



Hochschule Mittweida (FH)
University of Applied Sciences



Studien- & Technologie
Transfer Zentrum Weiz

Österreichische Firmenwagensituation: wirtschaftliche und steuerliche Auswirkungen für Unternehmer und Staat

Diplomarbeit

HOCHKOFER, Hanns-Georg

Matrikel-Nr.: 29583

Hochschule Mittweida (FH) University of Applied Sciences

Studiengang Wirtschaftsingenieurwesen

Standort TTZ Weiz

Wies, 2014

Erstprüfer: Herr Prof. Dr. rer. pol. Andreas Hollidt

Zweitprüfer: Herr Prof. Dr. rer. oec. Johannes Stelling

vorgelegte Arbeit wurde verteidigt am:

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	6
1.1	Problemstellung.....	6
1.2	Executive Summary.....	7
1.3	Zielsetzung	8
2	Theoriekapitel (Grundlagen)	9
2.1	Einordnung in die Allgemeine BWL	9
2.1.1	Umsatz- und Vorsteuer (USt, VSt)	9
2.1.2	Abschreibung für Abnutzung (AfA)	10
2.2	Darstellung dieses speziellen Themenbereichs.....	11
2.2.1	Kraftfahrzeuge (Kfz).....	11
2.2.1.1	Personenkraftwagen (Pkw)	11
2.2.1.2	Kleinbusse (Großraumlimousine, VAN).....	12
2.2.1.3	Kleinlastkraftwagen (Fiskal-Lkw)	13
2.2.1.4	Fahrzyklus (MVEG-Zyklus).....	17
2.2.1.5	Abgasnormen (EURO-Normen)	19
2.2.2	Normverbrauchsabgabe (NoVA)	20
2.2.3	Vorsteuer für Kfz.....	23
2.2.4	laufende Kosten.....	24
2.2.4.1	Kfz-Steuer	24
2.2.4.2	weitere laufende Kosten	25
2.2.5	Firmenfahrzeuge.....	26
2.2.6	Finanzierung	27
3	Praxiskapitel	29
3.1	Faktoren für Fahrzeugwahl.....	31
3.1.1	relevante technische Daten	31
3.1.2	Gewicht	31
3.1.3	Luftwiderstand	32
3.1.4	Treibstoff	33
3.2	Beispiel VW	35
3.2.1	Anschaffungskosten	37
3.2.2	laufende Kfz-Steuern	37
3.2.3	laufende Kosten.....	38
3.2.4	Kostengegenüberstellung.....	38
3.3	weitere Hersteller im Kurzvergleich	41
3.4	Auswirkung für den Staat Österreich	43
3.4.1	Wettbewerbsnachteil der österr. Unternehmer z.B. gegenüber Deutschland	43
3.4.2	Ökologische Situation	43
4	Zusammenfassung	48
	Literatur- und Quellenverzeichnis.....	49
	Anhang	51

Abkürzungsverzeichnis

abzgl.	abzüglich
AfA.....	Abschreibung für Anschaffung
Anm.	Anmerkung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BWL.....	Betriebswirtschaftslehre
bzw.	beziehungsweise
CO	Kohlenmonoxid
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
c _w	Luftwiderstandsbeiwert
d.h.	das heißt
div.	diverse(s)
ESt.	Einkommensteuer
etc.	et cetera (lateinisch für usw.)
EU	Europäische Union
evtl.	eventuell
ggf.	gegebenfalls
ggü.	gegenüber
GwG	geringwertige Wirtschaftsgüter
HC	Kohlenwasserstoff
hzGG	höchstzulässigem Gesamtgewicht
Kfz	Kraftfahrzeug
KöSt.	Körperschaftsteuer
kW	Kilowatt
Lkw	Lastkraftwagen
lt.....	laut
max.....	maximal
mind.	mindestens
MVEG	Motor Vehicle Emission Group
MwSt.	Mehrwertsteuer
NoVA	Normverbrauchsabgabe

NO _x	Stickoxid
o.a.	oben angeführt
Pkw.....	Personenkraftfahrzeug
PM	Partikelmasse
PS.....	Pferdestärken (Leistung)
s.g.	so genannte(n)
T&E.....	Transport & Enviroment
u.a.	unter anderem
USt.	Umsatzsteuer
usw.	und so weiter
vgl.	vergleiche
VSt.	Vorsteuer
z.B.	zum Beispiel

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ford Tourneo Custom.....	12
Abbildung 2: Ford Galaxy	12
Abbildung 3: Fiskal-Lkw - Fiat Punto Van	13
Abbildung 4: Kleinlastkraftwagen - Fiat Scudo Kastenwagen.....	14
Abbildung 5: Kastenwagen (2 Sitzreihen) - Fiat Scudo Business-Van	14
Abbildung 6: Kastenwagen - Fiat Ducato Warentransporter.....	15
Abbildung 7: Pritschenwagen - Fiat Ducato Fahrgestell mit Pritschenaufbau	15
Abbildung 8: Lohnschema ohne Sachbezug	26
Abbildung 9: Lohnschema mit Sachbezug (Anschaffungswert: € 24.200).....	27
Abbildung 10: VW Sharan	30
Abbildung 11: VW Passat Variant	30
Abbildung 12: VW Caddy MaxiVAN	30
Abbildung 13: Diagramm Luftwiderstand zu Geschwindigkeit	33
Abbildung 14: Statistik Kfz-Neuzulassungen 2013 nach Fahrzeugarten in Prozent	35
Abbildung 15: durchschnittliche Kostenübersicht alle drei Fahrzeuge bei 20.000km	40
Abbildung 16: Ford Mondeo Trend	42

Abbildung 17: Ford Galaxy	42
Abbildung 18: Renault Kangoo Maxi Doka	42
Abbildung 19: Treibhausgasemissionen bis 2012	44
Abbildung 20: Prozentanteil der zu reduzierenden Emissionen der EU-25	44

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Variantenvergleich Passat/ Sharan/ Caddy	35
Tabelle 2: tech. Daten VW Passat/ Sharan/ Caddy	36
Tabelle 3: Anschaffungskosten VW	37
Tabelle 4: Fixkosten pro Jahr für 20.000km.....	38
Tabelle 5: Fixkosten pro Jahr für 40.000km.....	39
Tabelle 6: Fixkosten pro Jahr für 60.000km.....	39
Tabelle 7: durchschnittliche Kostenübersicht alle drei Fahrzeuge bei 40.000km.....	40
Tabelle 8: durchschnittliche Kostenübersicht alle drei Fahrzeuge bei 60.000km.....	40
Tabelle 9: Anschaffungskosten weitere Hersteller.....	41
Tabelle 10: Fixkosten pro Jahr bei 20.000km	41
Tabelle 11: Gesamtbestand Kfz in Österreich per 31.12.2013	45
Tabelle 12: Firmenbestand Kfz in Österreich per 31.12.2012	45
Tabelle 13: Gesamtbestand Kfz in Deutschland per 31.12.2013	45
Tabelle 14: Firmenbestand Kfz in Deutschland per 31.12.2012	45

Formelverzeichnis

Formel 1: Abschreibung für Abnutzung (AfA)	10
Formel 2: Motorbezogene Versicherungssteuer in € pro Jahr	24
Formel 3: Kraftfahrzeugsteuer in € pro Jahr	24
Formel 4: Luftwiderstand	32

1 Einleitung

1.1 Problemstellung

In Österreich werden ca. 55% aller neu zugelassenen Kraftfahrzeuge auf Firmen angemeldet. Da nicht, wie z.B. im benachbarten Deutschland, unabhängig von Form und Aussehen, jedes Kfz als Betriebsmittel vorsteuerabzugsberechtigt ist und in Österreich neben der laufenden Kfz-Steuer auch zusätzlich eine Zulassungssteuer (NoVA) anfällt, tut sich ein Unternehmer, auf Grund der komplexen Regelungen sehr schwer, vor dem Kauf die tatsächlich auf ihn zukommenden Anschaffungs- sowie laufenden Betriebskosten zu überblicken.

Eine viel diskutierte, aber vom Finanzministerium trotz jahrelanger in Aussichtstellung noch nie umgesetzte generelle VSt.-Abzugsberechtigung für Firmenfahrzeuge, ist dabei das Problem. Gesetze und Vorschriften machen es den Automobilherstellern nicht einfach ihre Fahrzeuge als VSt.-abzugsberechtigt anzubieten, da die Auflagen sehr streng und teilweise sogar undurchsichtig sind.

In letzter Zeit wird vermehrt mit dem scheinbaren Vorteil von vorsteuerabzugsberechtigten Kfz in div. Medien geworben.

Diese Werbungen zielen aber fast ausschließlich auf Unternehmen, welche die tatsächlichen Kostenvorteile nicht durchblicken, oder sich nicht explizit damit beschäftigen können.

1.2 Executive Summary

In Austria 55% of all newly registered vehicles are declared on companies. Due to the complex arrangements in Austria it is quite hard for an entrepreneur to overview the actual acquisition costs and the overheads because vehicles are not entitled to deduct pre-tax independent from shape and appearance, like it is e.g. in Germany, and additional to the vehicle tax you have a authorisation tax (called NoVA).

A vexed but from the treasury - despite the long lasting hold outs - never implemented general pre-tax-allowance for company vehicles is the problem. Laws and prescriptions make it tough for the automobile manufacturers to provide their vehicles as pre-tax-allowanced because the restrictions are highly strict and in some cases even obscure.

Lately it is common to advertise with the apparently advantage of pre-tax-allowanced vehicles in the media.

Those advertisements aim almost entirely to companies who actually do not understand the real cost advantage or those who can't fiddle explicitly with this topic.

1.3 Zielsetzung

In meiner Diplomarbeit möchte ich auf die Problematik dieses Themas hinweisen, sowie die Vor- und Nachteile der Firmenwagensituation in Österreich darstellen. Auf den Ursprung und Verlauf der Gesetze werde ich auch kurz eingehen.

- Welche speziellen Kfz- Arten/Typen sind VSt.-abzugsberechtigt?
- Macht es wirtschaftlich einen Sinn, nur wegen der Vorsteuer spezielle Kfz zu kaufen?
- Was würde eine schon seit vielen Jahren in Aussicht gestellte Änderung dieses Gesetzes in Österreich für den Staat und seine Unternehmer bewirken?

Kurz erläutert wird neben der Anschaffung eines neuen Kfz, die Vorsteuerabzugsberechtigung und die in Österreich einzigartige Normverbrauchsabgabe, kurz NoVA genannt.

Diese Arbeit soll eine Entscheidungshilfe bei einer bevorstehenden Anschaffung eines Kfz für ein Unternehmen sein.

2 Theoriekapitel (Grundlagen)

2.1 Einordnung in die allgemeine BWL

In einem Staat werden durch verschiedenste Arten von Steuern, Abgaben und Gebühren Aufgabenbereiche abgedeckt und finanziert um der Öffentlichkeit, dem Staatsbürger, öffentliche Dienstleistungen und Zuschüsse zu ermöglichen bzw. diese zugänglich zu machen. Jeder Bürger ist somit verpflichtet Steuern, in vom Parlament durch Gesetze bestimmter Höhe, zu entrichten, auch wenn dieser nicht unmittelbar davon profitieren kann oder will.

Die Steuerverwaltung ist verpflichtet und trägt die Verantwortung, die zu erhebenden Abgaben sowie den Zuteilungen von Beihilfen und Vergütungen, nachzukommen.

2.1.1 Umsatz- und Vorsteuer (USt., VSt.)

Bei der Umsatzsteuer (USt.), auch Mehrwertsteuer (MwSt.) genannt, handelt es sich um eine Abgabe an das Finanzamt, durch den Umsatz/Verkauf von Leistungen. Der Käufer zahlt diese immer dem Verkäufer, dieser muss die USt. an das Finanzamt abführen. Der Verkäufer kann die eingekommene Umsatzsteuer mit seiner für die bezogenen Leistungen/Waren bezahlten Umsatzsteuer als Vorsteuer (VSt.) gegenrechnen. Durch die Differenz entsteht dem Finanzamt gegenüber eine Zahllast oder ein Guthaben. Bezahlte Umsatzsteuern kann die Unternehmung dann gegenrechnen, wenn eine Rechnung, welche alle gesetzlichen Bestimmungen erfüllt, vorliegt und der Kauf dem unternehmerischen Zweck dient. Somit bezahlt die Steuer immer der Endverbraucher.

In Österreich beträgt die normale Umsatzsteuer 20%, die ermäßigte 10% und in Ausnahmefällen in der Landwirtschaft 12%.

Beim **Vorsteuerabzug** muss man allerdings bedenken, dass vom Bruttowert der Ware nur 16,66% effektiv abgezogen werden:

€ 100,- netto	100% (Basis)
€ 100,- netto inkl. 20% USt. ($\times 1,2$) = € 120,-	120%
€ 120,- minus 20% ($\times 0,8$) = € 96,- =falsch!.....	80% von 120% = falsch!
€ 120,- minus 16,66% ($\times 0,8334$ oder $\div 1,2$) = € 100,-	100% von 120%

2.1.2 Abschreibung für Abnutzung (AfA)

Die Abschreibung für Abnutzung, kurz AfA, ist bei Anlagevermögen, welche durch ihre Nutzung einen bedingten Werteverlust haben (z.B. Büromaterial /-einrichtung, IT, Kfz, etc.) anzuwenden und kann als Betriebsausgabe steuerlich geltend gemacht werden.

Geringwertige Wirtschaftsgüter (GwG), sind Güter welche nicht mehr als € 400,- inkl. 20% USt. aufweisen. Sie können im Jahr ihrer Anschaffung sofort und gänzlich steuerlich geltend gemacht werden. Für alle anderen Anlagen müssen die gesetzlich vorgeschriebenen Abschreibungszeiten eingehalten werden. Somit unterliegt nur die Anschaffung von Kfz der AfA. Alle anderen laufenden Kfz-Kosten können sofort steuerlich geltend gemacht werden.

In Österreich ist die Abschreibung für Pkw mit mind. 8 Jahren festgelegt; bei Lkw und Bussen beträgt sie aufgrund der betrieblichen Nutzung nur 5 Jahre. Des Weiteren gibt es in Österreich nur die lineare Abschreibung.

$$AfA = \frac{\text{Anschaffungswert [AW]}}{\text{Nutzungsdauer [ND]}} \text{ [€/Jahr]}$$

Formel 1: Abschreibung für Abnutzung (AfA)

2.2 Darstellung dieses speziellen Themenbereichs

2.2.1 Kraftfahrzeuge (Kfz)

Kraftfahrzeuge sind motorisierte, nicht schienengebundene (spurgeführte) Landfahrzeuge, welche durch ihre Zulassung die Betriebserlaubnis erhalten. Fahrzeuge kann man u.a. in Fahrzeugklassen, Emissionsklassen, Kraftstoffarten etc. unterteilen, wobei grob in ein- und mehrspurige Kfz unterschieden wird.

Fahrzeugklassen:

- Motorräder
- Personenkraftwagen (Pkw)
- Lastkraftwagen (Lkw)
- Busse
- Anhänger
- Zugmaschinen
- Selbstfahrende Arbeitsmaschinen
- Sonderfahrzeuge

2.2.1.1 Personenkraftwagen (Pkw)

Personenkraftwagen sind Kfz zur Beförderung von Personen. Normalerweise wird zwischen Limousine und Kombinations-Pkw unterschieden. In Österreich sind für Unternehmer Pkw nicht vorsteuerabzugsberechtigt und es muss auch die s.g. NoVA für Motorräder und Pkw entrichtet werden. Um doch die Vst. geltend zu machen bzw. sogar die NoVA nicht entrichten zu müssen, gibt es zwei unterschiedliche Ausführungen von speziellen Pkw wie folgend beschrieben.

2.2.1.2 Kleinbusse (Großraumlimousine, VAN)

Der Kleinbus ist ein Pkw welcher im Vergleich zum „normalen“ Pkw mehr Sitzplätze aufweist. Um als Kleinbus anerkannt zu werden muss neben dem „kastenförmigen“ Aussehen nur folgendes „werksseitig“ vorliegen:



Abbildung 1: Ford Tourneo Custom



Abbildung 2: Ford Galaxy

a) **mind. neun Personen** inkl. Fahrer wobei die erste Reihe fix mit 3 Plätzen versehen ist und ein Gepäckraum vorhanden ist, oder

b) **mind. sieben Personen** inkl. Fahrer, dabei darf die letzte Reihe keine Notsitze aufweisen und der Gepäckraum muss mind. 500mm Laderaumlänge hinter der dritten (hintersten) Sitzreihe aufweisen, welche vom Laderaumboden bis zur Höhe von 500mm über dem Laderaumboden erreicht werden muss. Somit muss ein Quader, mit der Dimension von 500x500mm (LxH) über die gesamte Breite in den Gepäckraum passen.

Dabei ist beim Kauf nicht die tatsächliche Sitzanzahl (z.B. 5, 6 oder 7 eingebaute Sitze), sondern die max. zugelassene Sitzanzahl (z.B. 7) entscheidend. Außerdem ist es unerheblich ob das Fahrzeug als Personen- oder Gütertransporter dient oder kombiniert verwendet wird. Somit kann man bei fast allen Großraumlimousinen die Vorsteuer absetzen, vorausgesetzt eine betriebliche Nutzung ist gegeben bzw. notwendig! Die NoVA kann bei Kleinbussen, welche der Personenbeförderung dienen, nicht abgezogen werden. Die Verordnung ist hier etwas lockerer als bei den so genannten Fiskal-Lkw, bei welchen wesentlich mehr Aspekte erfüllt werden müssen, um als spezieller Fiskal-Pkw anerkannt zu werden.

2.2.1.3 Kleinlastkraftwagen (Fiskal-Lkw)

Durch div. Umbauten, lt. den Verordnungen und Eigenschaften gewerblicher Nutzung, kommen auch Pkw zum Privileg so genannter Fiskal-Lkw oder auch Kleinlastkraftwagen. Dazu muss der Rückbau zum Urzustand mit äußerst großem technischem und finanziellem Aufwand verbunden und somit wirtschaftlich sinnlos sein.

Bei diesen entfällt die NoVA, sowie für Unternehmer die USt und teilweise kann man sogar die Abschreibungsdauer von normal 8 Jahren bei Pkw, auf 5 Jahre verkürzen.¹

a) Fahrzeuge welche normalerweise als Pkw hergestellt werden, müssen sich im äußeren Erscheinungsbild, sowie in der Ausstattung, erheblich von den normalen Pkw unterscheiden. Um als s.g. **Fiskal-Lkw** anerkannt und zugelassen zu werden, muss das Kfz lt. BGBl. II Nr. 193/2002 §3. (1) umgebaut sein und folgende Merkmale aufweisen:

- Heckklappe oder -türe
- nur eine Sitzreihe (Fahrer + ein oder zwei Beifahrer)
- Trennwand oder -gitter hinter der Sitzreihe (fixe Verbindung)
- keine seitlichen Fenster im Laderaum sondern fixe Verblechung
- durchgehend ebene Laderaumbodenfläche
- mind. 1m Laderaumlänge im unteren sowie oberen Bereich
- seitliche hintere Türen nur ab mind. 1,5m Laderaumlänge erlaubt
- kraftfahrrechtlich und zolltarifarisch als Lkw einzustufen



Abbildung 3: Fiskal-Lkw - Fiat Punto Van

¹ (Bundesministerium für Finanzen, BGBl. Nr. II 193/2002, 2002)

b) Der **Kleinlastkraftwagen** muss lt. BGBl. II Nr. 193/2002 §3. (2) die oben angeführten Merkmale schon werkseitig aufweisen. Somit muss schon der Hersteller die erforderlichen Umbauarbeiten vornehmen.



Abbildung 4: Kleinlastkraftwagen - Fiat Scudo Kastenwagen

c) Abweichend von diesen Regelungen kann ein Kleinbus lt. BGBl. Nr. 273/1996 §6., welcher normalerweise für den Personentransport hergestellt wird, mit einer zweiten Sitzreihe ausgestattet sein, um gleichzeitig max. 6 Personen transportieren zu können und von der NoVA befreit zu sein. In solchen Fällen ist die Voraussetzung:

- eine Trennwand /-gitter hinter der zweiten Sitzreihe
- eine Länge des abgetrennten Laderaums von mind. 1m oben und unten

sowie weitere Punkte gemäß Punkt a.



Abbildung 5: Kastenwagen (2 Sitzreihen) - Fiat Scudo Business-Van

d) **Kastenwagen, Pritschenwagen und Leichenwagen** fallen lt. BGBl. II Nr. 193/2002 §4. unter die Kategorie Lastkraftwagen.



Abbildung 6: Kastenwagen - Fiat Ducato Warentransporter



Abbildung 7: Pritschenwagen - Fiat Ducato Fahrgestell mit Pritschenaufbau

Um die Zahl der Fiskal-Modelle, welche durch **Grauzonen** entstanden sind, drastisch zu reduzieren, hat man in einem Sparpaket **1996** die erste Verordnung für die vorsteuerabzugsberechtigten Kfz erstellt. Davor wurden Pkw oftmals nur für die Typisierung als Fiskal-Lkw umgebaut und danach wieder in den Urzustand versetzt. Durch die Verordnung wurde vorgeschrieben, dass der Umbau werksseitig erfolgen muss und der Rückbau zum Urzustand nur mehr mit erheblichem Aufwand vorgenommen werden kann. Im Jahr 2002 hat man diese Verordnung sogar noch verschärft, was jedoch von der EU wieder entschärft wurde, da zu viele Fiskal-Modelle gestrichen wurden.

„Im Folgenden werden die Fahrzeugtypen angeführt, die vom Bundesministerium für Finanzen (BMF, Anm.) als vorsteuerabzugsberechtigte Kleinlastkraftwagen, Kastenwagen, Pritschenwagen und Kleinbusse bzw. Klein-Autobusse gemäß der Verordnung BGBl. Nr. 273/1996 und der Verordnung BGBl. II Nr.193/2002 (siehe Anhang) eingestuft wurden.

- Kastenwagen gemäß §5 der Verordnung aus 1996
- Kleinlastkraftwagen gemäß §3 der Verordnung aus 2002
- Pritschenwagen gemäß §7 der Verordnung aus 1996 und zugleich gemäß §4 zweiter Gedankenstrich der Verordnung aus 2002
- Klein-Autobusse gemäß §10 Z 1 der Verordnung aus 1996
- Klein-Autobusse gemäß §10 Z 2 der Verordnung aus 1996
- Kleinbusse gemäß §5 der Verordnung aus 2002 “²

² (Liste der vorsteuerabzugsberechtigten Kleinlastkraftwagen, Kastenwagen, Pritschenwagen und Kleinbusse (Klein-Autobusse), 2012)

2.2.1.4 Fahrzyklus (MVEG-Zyklus)

Der MVEG-Wert wird bei jedem Datenblatt eines Kfz angegeben, wobei MVEG „Motor Vehicle Emission Group“ bedeutet. Normalerweise heißt der geltende Normzyklus „Neuer Europäischer Fahrzyklus“ (NEFZ) und die MVEG berät die Europäische Kommission in diesen belangen.

„Ein Fahrzyklus legt fest, unter welchen Bedingungen und mit welchen Geschwindigkeitsabläufen ein Fahrzeug, bei der Ermittlung von Energieverbrauch, bzw. Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission, bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (sowie Fahrzeuge mit Hybridantrieb, Anm.), betrieben wird. Das ist Teil der Herstellerangaben für Zulassung und Vertrieb der Fahrzeuge.“³

Problematisch bei diesem Wert ist, dass dieser meistens nicht unter realen Bedingungen, sondern auf Prüfständen zustande kommt. Des Weiteren sind die Fahrweise des Fahrers und die Beschaffenheit des Fahrzeuges und der Straße entscheidend, welche man bei einer Simulation nie erfassen kann.

Der MVEG-Zyklus:

Der genormte Fahrzyklus dauert 1180 Sekunden (ca. 20 Minuten) und findet bei 20°C – 30°C statt. Er wird in Stadt- und Überlandverkehr unterteilt. Zuerst wird der Roll- und Luftwiderstand des Fahrzeuges auf der Straße ermittelt und dann auf dem Rollprüfstand nach dem genormten Fahrzyklus ausgewertet. Dabei werden die Emissionen gemessen, aus denen errechnet man dann den Kraftstoffverbrauch.

2013 sorgte eine Studie von T&E für Aufsehen bzw. Bestätigung der vorherigen Annahme, in der der Missbrauch des Normverbrauches der Hersteller dargestellt wird. Diese nutzen die Auslegungsmöglichkeiten in den Normen um die Werte möglichst gering zu halten.

Hierzu sind komplett realitätsfremde Bedingungen, wie

- Abkoppelung der Lichtmaschine und anderer Aggregate
- mehr als 50% höherer Reifendruck
- Optimierung des Luftwiderstandes durch Abkleben von Kanten und Fugen

³ (Wikipedia - Fahrzyklus, 2013)

- Reduzierung des tatsächlichen Fahrzeuggewichtes durch Ausbau von Zubehör, sowie Verwendung von minimalen Flüssigkeitsständen
- und schlussendlich Abzug der 4% Toleranz

verwendet worden, um im Vergleich mit anderen Herstellern möglichst gut dazustehen.

Somit können sich Abweichungen zum realen Verbrauch von bis zu 50% über den MVEG-Werten ergeben, welche in div. Tests von Fachzeitschriften bestätigt werden. Hier stellt sich die Frage, warum man den Konsumenten derart täuschen muss und warum die EU das trotz dieser Erfahrungen noch immer zulässt. Ein objektiver Vergleich von Fahrzeugen kann mit derartigen Methoden nicht realistisch sein.

Eben wegen dieser und anderer Anschuldigungen zum aktuellen System haben die Vereinten Nationen 2009 internationale Experten betraut einen neuen Zyklus zu erarbeiten. Dieser soll ab 2017 in Kraft treten und „Worldwide Harmonized Test Procedures“ (WLTP) heißen.⁴

⁴ (Handelsblatt, 2013)

2.2.1.5 Abgasnormen (EURO-Normen)

Die Abgasnormen oder auch EURO-Normen geben an, in welcher Schadstoffklasse sich das Kfz befindet. Entscheidend hierfür sind die CO-, NO_x-, HC- und PM-Werte. Die Fahrzeughersteller müssen diese Grenzwerte für einen gewissen Zeitraum und eine gewisse Kilometerleistung garantieren. Die jeweils gültigen Normen gelten nur für neu zugelassene Kfz.

Diese Stufen werden immer mehr zu Bemessungsgrundlagen von Abgaben und Steuern - in Österreich z.B. für die NoVA.

Die EURO-Normen werden wie folgt aufgeschlüsselt:

- für PKW gilt bis 1. Sept. 2014 die EURO 5-Norm, ab dann die EURO 6-Norm
- für Motorräder gilt seit Anfang 2006 die EURO 3 Norm, erst 2016 tritt die EURO 4-Norm in Kraft
- für LKW und Busse gilt seit Anfang 2013 die EURO 6 Norm - somit ist diese Kfz-Klasse jene mit den besten Abgaswerten. Bedingt durch die absolut höheren Leistungen (bis ca. 600 PS) im täglichen Einsatz, wäre ansonsten die tatsächliche Emission noch wesentlich höher und auch der Anteil an der Gesamtemission aller Fahrzeuge.

2.2.2 Normverbrauchsabgabe (NoVA)

Die NoVA ist eine nationale „Steuer“ in Österreich und wurde 1992 als Ersatz für die „Luxussteuer“ eingeführt. Im Prinzip ist es ein Aufschlag auf den Nettokaufpreis worauf dann die 20%ige Umsatzsteuer noch hinzugerechnet wird.

Die NoVA-Pflicht gilt u.a. für folgende Kfz:

- Motorräder
- Personenkraftwagen
- Kombinationskraftwagen
- Kleinbusse
- Campingbusse
- Sonderfahrzeuge (z.B.: Quad)

Die NoVA ist eine einmalige Abgabe, fällig beim Neukauf bzw. der ersten Zulassung (in Österreich) eines Kfz, in Abhängigkeit von Verbrauch (Pkw) oder Hubraum (Motorräder), als Prozentsatz vom Fahrzeugnettowert (sofern die VSt. abgezogen werden darf) inkl. Zusatzausstattung.

Der max. Prozentsatz ist mit 16% festgelegt, kann verbrauchsabhängig auf bis zu 0% sinken und wird durch eine Bonus-Malus-Regelung (seit 2008) erweitert. Abhängig ist diese Regelung von den Emissionswerten (CO_2 , NO_x) des Kfz und wurde mit 2011 bzw. 2013 verschärft.

Bonus-Malus-Regelungen

Es gibt zwei Möglichkeiten dieser Regelung. Erstens ist der CO_2 -Ausstoß pro km des Kfz entscheidend; zweites der NO_x - bzw. PM-Ausstoß. Das Problem hierbei ist, dass man bei der Einstellung des Motors einen dieser Werte zwar nach unten bringen kann, der zweite Wert sich dadurch aber automatisch erhöht. Um dem entgegen zu wirken hat die Industrie den Partikelfilter bzw. die Abgasnachverbrennung (SCR-Technologie) entwickelt.

Die Bonus und Malus Bemessungsgrundlagen sind folgende:

- Pkw bis 120g CO_2 -Ausstoß pro km bekommen einen Bonus von € 300 netto
- bei Pkw bis 150g gibt es keinen Vor- oder Nachteil
- ab 150g entsteht ein Malus von € 25 netto je weiteres Gramm pro km

- die nächsten Stufen sind bei 170g und 210g, wobei sich der Malus je Stufe um zusätzliche € 25 netto je weiteres Gramm erhöht
- Benzin-Pkw mit max. 60mg NO_x pro km erhalten einen Bonus von € 200 netto
- Diesel-Pkw mit max. 80mg NO_x sowie max. 0,005g Partikel pro km erhalten ebenfalls den gleichen Bonus
- Diesel-Pkw mit über 0,005g Partikel pro km erhalten einen Malus von € 300 netto
- Alternativantriebe erhalten einen Bonus von max. € 500 netto

Durch die Bevorzugung von verbrauchsarmen Kfz entsteht für diese ein so genannter Bonus. Obwohl sich dies ökologisch positiv auswirkt, hat dies wiederum, durch den geringen Bonusbetrag von € 200 bis € 500 gegenüber stärker emissionierenden Kfz, keine tatsächlich kaufrelevante Bedeutung

Die NoVA-Pflicht entfällt u.a. für folgende Kfz:

- Elektrofahrzeuge
- Vorführfahrzeuge eines Kfz-Händlers
- Lastkraftwagen
- Fiskal-Lkw
- Busse (ab 10 Personen)
- Fahrschulfahrzeuge
- Taxifahrzeuge
- Mietfahrzeuge
- Diplomatenfahrzeuge
- Einsatzfahrzeuge (Rettung, Feuerwehr)
- Bestattungsfahrzeuge

NoVA-Grundlagen:

Die NoVA lässt sich wie folgt berechnen; das Ergebnis ergibt dann den NoVA-Satz in %:

Motorräder	0,02% x (Hubraum [cm ³] abzgl. 100cm ³) bis 125 cm ³ → 0%
Kfz mit Benzinmotor	2% x (Gesamtverbrauch lt. MVEG abzgl. 3l) somit Verbrauch unter 3l → 0%
Kfz mit Dieselmotor	2% x (Gesamtverbrauch lt. MVEG abzgl. 2l) somit Verbrauch unter 2l → 0%
Kfz mit alternativen Motoren	2% x (Gesamtverbrauch lt. MVEG abzgl. 3l bzw. kg)

Die EU arbeitet derzeit an einer Abschaffung von Zulassungssteuern in Europa. Somit würde die NoVA in Österreich entfallen. Mit Anfang 2014 soll die NoVA jedoch lt. neuem Regierungsprogramm nochmals angehoben werden; für verbrauchsstärkere Kfz soll diese besonders erhöht werden.

Das jüngste Beispiel gipfelt im neuen Porsche 918 Spyder, welcher das leicht zu übergehende System der NoVA in Österreich aufzeigt. Dieses Hybridfahrzeug ist mit seiner Gesamtleistung von 887 (!) PS (inkl. 275 PS E-Motor) von der NoVA befreit, da er bei den MVEG-Werten einen Verbrauch von gerade einmal 3l auf 100 km aufweist, welcher durch vollständig aufgeladene Batterien beim Testzyklus erreicht wurde. In Österreich sind 2013 bereits 9 Stück bestellt worden. Dadurch entgehen dem Staat Einnahmen, bei Annahme von 16% NoVA-Satz, von ca. € 1.500.000. Dies entspricht einer NoVA-Abgabe von ca. 2.000 Klein- und Kompaktautos.

Hier stellt sich die Frage wie sinnvoll und fair dieses System ist. Der gut Vermögende kann sich ein solches Auto kaufen und muss nicht einmal die NoVA abgeben; der normale Bürger bzw. die Unternehmen werden indirekt gezwungen spezielle Fahrzeuge zu kaufen, um überhaupt in den Genuss von NoVA-Befreiung bzw. Vorsteuerabzug zu kommen.

2.2.3 Vorsteuer für Kfz

Ein Unternehmer darf Vorsteuern, die durch die Anschaffung, Miete oder den Betrieb (z.B.: Treibstoff, Schmierstoff, Wartung, Pflege, Reparaturen, Maut) von Pkw, Kombis und Motorräder entstehen, nicht geltend machen.

Folgende Pkw sind davon ausgenommen:

- Fahrschulfahrzeuge
- Taxis, Mietwagen, Gästewagen
- Vorführfahrzeuge
- Begleitfahrzeuge
- Kleinlastkraftwagen (Fiskal-Lkw)
- Kleinbusse (Großraumlimousinen, VAN)

Ein grundsätzliches Vorsteuerabzugsrecht für Unternehmer gilt bei Lastkraftwagen, Bussen, Zugmaschinen, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen sowie Sonderfahrzeugen, welche betrieblich genutzt werden müssen.

2.2.4 laufende Kosten

2.2.4.1 Kfz-Steuer

Als Besteuerungsgrundlage der laufenden Steuern für Kfz **unter 3,5 Tonnen** höchstzulässigem Gesamtgewicht wird nicht der Verbrauch, sondern die Leistung in kW/PS verwendet, was man auch als motorbezogene Versicherungssteuer bezeichnet. Diese wird in Österreich über die Haftpflichtversicherung miteingehoben.

Die Steuer wird bei jährlicher Zahlung wie folgt berechnet, wobei bei jährlicher Zahlung mind. 66 Euro und max. 720 Euro fällig sind:

$$(\text{Leistung des Motors [kW]} - 24\text{kW}) \cdot \text{€ } 0,55 \cdot 12$$

Formel 2: Motorbezogene Versicherungssteuer in € pro Jahr

Die zuvor beschriebene Problematik des geringen Kostenvorteils für verbrauchs- bzw. emissionsgünstigen Kfz hat auch hier keine große Bedeutung für den Käufer, da auch bei der Kfz-Steuer keine großen Kostenvorteile entstehen.

Bei Kfz **über 3,5 Tonnen** höchstzulässiges Gesamtgewicht fallen die laufenden Kfz-Steuern durch die s.g. Kraftfahrzeugsteuer an. Entscheidend hierzu ist das im Zulassungsschein vermerkte Gewicht.

Die Steuer wird pro Jahr wie folgt berechnet, wobei mind. 15 Euro und max. 960 Euro jährlich fällig sind:

$$3,5\text{t bis } 12\text{t} \quad \text{Gewicht [t]} \cdot \text{€ } 1,55 \cdot 12$$

$$12\text{t bis } 18\text{t} \quad \text{Gewicht [t]} \cdot \text{€ } 1,70 \cdot 12$$

$$\text{ab } 18\text{t} \quad \text{Gewicht [t]} \cdot \text{€ } 1,90 \cdot 12$$

Formel 3: Kraftfahrzeugsteuer in € pro Jahr

Kfz, welche normalerweise der motorbezogenen Versicherungssteuer unterliegen, kann man, wenn man diese als Lkw zulassen kann, durch die Kraftfahrzeugsteuer besteuern lassen.

Im neuen Regierungsprogramm für 2014 soll die motorbezogene Versicherungssteuer durch ein neues Stufensystem geändert und somit stärkere Kfz mehr belastet werden. Die Angst von Autohändlern, welche in den Medien beschrieben und diskutiert wurde, ist nicht unberechtigt. Durch die so entstehenden Mehrkosten wird ein Neuwagen beim Kauf zunehmend verteuert und das Auto immer mehr zum Luxusgut und ggf. gar nicht mehr gekauft.

2.2.4.2 weitere laufende Kosten

Durch den Kauf von vorsteuerabzugsberechtigten Kfz erspart man sich, als Unternehmer, nicht nur beim Kauf die Vorsteuer (ggf. auch die NoVA), sondern auch bei den laufenden Kosten kann man die Vorsteuer geltend machen, z.B. für:

- Treibstoffe
- Schmierstoffe
- Reifen
- Autozubehör, Pflege
- Reparaturen, Service
- Maut, Parkgebühren

Bei „normalen“ Pkw kann man die VSt. zwar nicht geltend machen, jedoch kann man bei Pkw genauso (Gesamtbetrag inkl. der USt.) die laufenden Kosten steuerlich gewinnmindernd geltend machen.

2.2.5 Firmenfahrzeuge

Wenn die betriebliche Nutzbarkeit für Pkw und Kombis gegeben ist, kann man die Aufwendung für Pkw steuerlich absetzen, wobei die **Angemessenheitsgrenze** von € 40.000 inkl. USt., NoVA sowie allen Kosten der Sonderausstattungen berücksichtigt werden muss. Bei einem Betrag über dieser Summe kommt eine Angemessenheitsprüfung zustande, wobei der übersteigende Teil der Anschaffung steuerlich nicht abzugsfähig ist.

Alle Kosten welche nicht abhängig zur Anschaffung stehen, sondern mit der Nutzung einhergehen (z.B. Treibstoffe), sind aber voll abzugsfähig.

Eine **Angemessenheitsprüfung** entfällt bei Lkw, Fiskal-Lkw und Kleinbussen. Somit kann man sich auch das teuerste Kfz kaufen, vorausgesetzt die betriebliche Nutzbarkeit ist gegeben. Alle Kfz dieser Art sind in voller Höhe steuerlich absetzbar; betreffend ihrer Anschaffungskosten und laufenden Kosten.

Der **Sachbezug** für Firmenfahrzeuge, welche auch privat genutzt werden, liegt monatlich bei 1,5% des Anschaffungswertes (inkl. NoVA und USt.), höchstens jedoch bei € 600 (geplant ab 2014: € 720). Die Obergrenze der Anschaffungskosten sind die o.a. € 40.000. Wird jedoch eine private Nutzung von unter 500km im Monat nachgewiesen (z.B. durch ein Fahrtenbuch) kann der Sachbezug um die Hälfte gekürzt werden.

Bezug	Betrag (Euro)	Grundlage
Monatslohn	200000	
BRUTTO	200000	
SV-Beiträge	36400	200000
Lohnsteuer	22797	163600
ABZÜGE	59197	
DURCHLÄUFER		
NETTO	140803	
KOSTEN	259180	

Abbildung 8: Lohnschema ohne Sachbezug

Bezug	Betrag (Euro)	Grundlage
Monatslohn	200000	
Sachbezug	36300	
BRUTTO	236300	
SV-Beiträge	42363	236300
Lohnsteuer	33870	193937
Sachbezug	36300	
ABZÜGE	112533	
DURCHLÄUFER		
NETTO	123767	
KOSTEN	270566	

Abbildung 9: Lohnschema mit Sachbezug (Anschaffungswert: € 24.200)

2.2.6 Finanzierung

Neben der Finanzierung über das vorhandene **Firmenkapital** oder einen **Kredit**, werden Fahrzeuge häufig durch Miete oder Leasing angeschafft, wobei die häufigste Form bei Firmenfahrzeugen das Leasing ist.

Leasing ist eine Art Mietvertrag, welcher aber mehr Bedingungen beinhaltet und über die normale Gebrauchsüberlassung hinausgeht. Der Leasingnehmer zahlt dem Leasinggeber eine vereinbarte monatliche Leasingrate, wobei diese z.B. die Nutzungs- und Wartungskosten nicht beinhalten muss aber kann. Eigentümer bleibt der Leasinggeber. Das Leasing über die konzerneigenen Finanzierungsgesellschaften wird häufig mit zusätzlichen (verstecken) Rabatten intern gestützt, wodurch eine Leasingfinanzierung über eine Hausbank zumeist teurer kommt.

Vorteile:

- Leasingrate steuerlich voll absetzbar (Betriebsausgabe)
- kein Anlagevermögen in der Bilanz (dadurch keine 8 Jahre AfA)
- somit indirekt kürzere Abschreibungsdauer
- keine sofortige Kapitalbindung, keine Vorfinanzierung
- fixe Rate und Dauer (leichtere Planung)

Nachteile:

- kein Eigentum
- in der Regel teurer als Kauf oder Finanzierung

- normalerweise unkündbar

Mit spezieller Vereinbarung kann das Fahrzeug zu einem vereinbarter Restwert vom Leasingnehmer (oder einem zu nennenden Dritten) herausgekauft werden.

Das **Vollkostenleasing** ist eine spezielle Form des Leasings und beinhaltet, neben den vorher genannten Teilen des „normalen“ Leasings, noch zusätzliche Leistungen wie:

- Versicherungen
- Steuern
- Treibstoff
- Reifen
- Service
- Reparaturen

Der Leasingnehmer darf nur, vom Leasinggeber vorgegebenen, Servicestellen und auch Tankstellen nutzen.

Somit hat man bei dieser Art von Leasing keine zusätzlichen Aufwendungen außer der monatlichen Leasingrate.

Werden beim Leasing die vertraglich vereinbarten Kilometer unter- bzw. überschritten, erhält man einen vereinbarten Kilometersatz rückvergütet oder muss bei Mehrkilometern zumeist einen vereinbarten höheren Kilometersatz nachbezahlen.

3 Praxiskapitel

Laut der Aufstellung der Fachzeitschrift „Alles Auto“ vom Dezember 2013, hat VW mit dem Sharan und dem Passat die beliebtesten Firmen-/ Dienstautos in Österreich.

Insgesamt sind 54,5% auf Firmen (juristische Personen) zugelassen, aber der tatsächliche Wert ist mit Sicherheit höher, da sehr viele Unternehmer keine juristischen Personen sind, sondern Einzelunternehmer und in der „Firmenwagenstatistik“ dadurch nicht auftauchen.⁵

In Österreich hat VW in allen Kategorien bei Firmenfahrzeugen, lt. o.a. Statistik von „Alles Auto“, die höchsten Marktanteile; daher wird hier jeweils ein Fahrzeug aus jeder Kategorie (Pkw, VAN, Fiskal-Lkw) als Beispiel herangezogen.

Der Passat Variant ist ein Kombi ohne Berechtigung zum Vorsteuerabzug; der Sharan ist ein Kleinbus (VAN), welcher vorsteuerabzugsberechtigt ist. Für beide fällt jedoch die NoVA an.

Der Caddy MaxiVAN ist ein Fiskal-Lkw bei dem die NoVA entfällt und für Unternehmer auch die USt.

Die Daten für diese Arbeit wurden von verschiedenen statistischen Auswertungen sowie aus Tests von div. **Fachzeitschriften** bezogen.

Die Fa. **LeasePlan** Fuhrparkmanagement GmbH, eine der größten Leasinggesellschaften im deutschsprachigen Raum – vor allem im Bereich Vollkostenleasing das führende Unternehmen – lieferte praxisgerechte Daten aus einem riesigen Fuhrpark.

⁵ (Firma tankt - Dienstautos so beliebt wie nie, 2013)



Abbildung 10: VW Sharan ⁶



Abbildung 11: VW Passat Variant ⁷



Abbildung 12: VW Caddy MaxiVAN ⁸

⁶ (Volkswagen Österreich, 2014)

⁷ (Volkswagen Österreich, 2014)

3.1 Faktoren für Fahrzeugwahl

Um die drei verschiedenen Modelle mit ähnlichen Platzverhältnissen (2-5 Sitze, Laderaum etc.) vergleichen zu können, sollte man die technischen Daten untereinander vergleichen und aufeinander abstimmen, damit der Vergleich fair und korrekt ist. Maßgeblich hierzu sind die Motorleistung, das Gewicht und der Luftwiderstand.

3.1.1 relevante technische Daten

Ein Unternehmer schafft sich immer ein Kfz entsprechend seiner Vorstellungen an. Diese können sein:

- Anzahl der Sitzplätze
- Laderaumgröße
- Beschleunigung
- Höchstgeschwindigkeit
- Verbrauch
- Komfort
- Handlingeigenschaften

3.1.2 Gewicht

Als Erstes sollte man sich das Gewicht aller in Frage kommenden Kfz anschauen und vergleichen. Das Gewicht beeinflusst im Endeffekt die laufenden Kosten des Fahrzeuges, da es auf

- den Treibstoffverbrauch
- den Motor
- die Bremsen
- die Reifen (während der Fahrt, beim Beschleunigen und Bremsen, in Kurven)
- die Radgelenke
- die Stoßdämpfer
- und die Antriebswellen, Getriebe, Differential und Kupplung

Auswirkungen hat. Je höher das Gewicht, desto negativer sind die Auswirkungen auf die oben genannten Punkte, d.h. Verbrauch und Belastungen steigen.

⁸ (Volkswagen Österreich, 2014)

Das Gewicht ist vor allem in der Anfangsphase (der Beschleunigung) und somit im Stadt und Kurzstreckenverkehr, wo oft beschleunigt und gebremst wird, entscheidend. Dadurch steigt hier natürlich auch der Verbrauch.

Wie die Formel zeigt ist hier die Leistung zu Gewicht ausschlaggebend. Der Luftwiderstand wird erst in höheren Geschwindigkeitsbereichen relevant.

Je höher also das Gewicht eines Kfz ist, desto leistungsfähiger muss der Motor sein, um dieselbe Beschleunigung zu erreichen.

3.1.3 Luftwiderstand

Der Luftwiderstand wird durch die Querschnittsfläche, auch Stirnfläche genannt, sowie durch den Luftwiderstandsbeiwert c_W ermittelt. Im Volksmund wird dieser Beiwert auch als „Windschlüpfigkeit“ bezeichnet. Erst durch Geschwindigkeit, Fläche und der Luftdichte wird der c_W -Wert aussagekräftig.

$$\text{Luftwiderstand } F_L = \frac{A \cdot c_W \cdot v^2 \cdot \rho}{2} [N]$$

Formel 4: Luftwiderstand

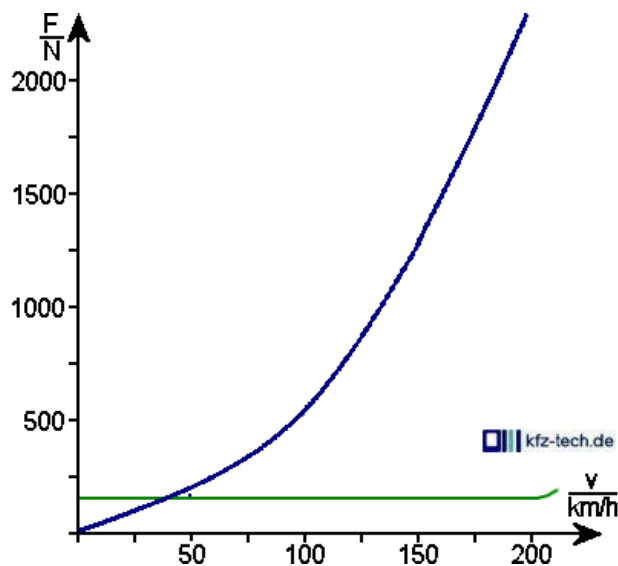
A Fläche [m^2]

c_W Luftwiderstandsbeiwert

v Geschwindigkeit [m/s]

ρ Luftdichte [kg/m^3]

Wie man durch die Formel erkennen kann, ist die Geschwindigkeit der entscheidendste Faktor des Luftwiderstandes. Somit wird der Luftwiderstand erst relevant, wenn man verstärkt Überland- oder Autobahnfahrten tätigt.



Je höher also der Luftwiderstand bei einem Kfz ist, desto leistungsfähiger muss der Motor sein, um dieselbe Höchstgeschwindigkeit zu erreichen.

Abbildung 13: Diagramm Luftwiderstand zu Geschwindigkeit ⁹

3.1.4 Treibstoff

Es gibt zwei verschiedene Treibstoffarten, Diesel- und Ottokraftstoff. Wesentliche Unterschiede sind:

- Verbrennungstemperatur beim Diesel höher
- Selbstzündung bei Diesel; Fremdzündung bei Benzin
- Abgasbildung und Nachbehandlung bei Diesel komplexer
- Drehmoment bei Diesel höher
- nutzbarer Drehzahlbereich bei Diesel geringer
- Benzinmotor hat ein besseres Leistungsgewicht (Motorgewicht zu Leistung)
- Wirkungsgrad bei Diesel ca. 10% höher
- dadurch ist der Verbrauch bei Diesel günstiger
- Anschaffungs- und Servicekosten des Benzinmotors günstiger

Es gibt bei Diesel und Benzin unterschiedliche Qualitäten nach dem Energiegehalt.

In Österreich gibt es die „normalen“ **Dieselmkraftstoffe** mit ca. 10% Bio-Dieselanteil und die Premiumdiesel ohne Bio-Anteil. Der Premiumdiesel ist durch seine höhere Dichte (Energiegehalt) in der Leistung bzw. im Verbrauch um ca. 3% besser. Wobei durch das Weglassen des Bioanteils die Verkokung und die Servicekosten sich ebenfalls reduzieren.

⁹ (Huppertz, 2014)

Bei **Ottokraftstoffen** gibt es 95, 98, 99 und 100 Oktan, wobei Oktan gleich Klopfestigkeit bedeutet; d.h. je höher diese ist, desto höher ist die Zündungstemperatur und somit die Energieausnutzung. Natürlich ist bei höherem Energiegehalt der Preis auch höher. Bei Benzinmotoren hat die bessere Treibstoffqualität nur bei dafür ausgelegten (hochverdichteten) Fahrzeugen einen Nutzen; bei Fahrzeugen welche für 95 Oktan Treibstoff ausgelegt sind, hat das Tanken von höheroktanigen Benzinen keinen Effekt. Seit einigen Jahren gibt es auch die s.g. E5 und E10 Benzinkraftstoffe Hier ist Bioethanol dem Superbenzin mit 5% bzw. 10% beigemischt.

Bei der **Abgasbildung** ist nach derzeitigem Status der Benziner umweltfreundlicher obwohl er mehr CO₂ emittiert; in allen anderen Belangen ist er besser als der Diesel. Der Diesel verbraucht durch seinen höheren thermischen Wirkungsgrad ca. 10-15% Kraftstoff weniger (bei gleicher Leistung), emittiert aber mehr NO_x und Feinpartikel (Feinstaub). Durch den immer höher werdenden Einspritzdruck, über 2000 bar, werden diese Partikel immer kleiner und für den menschlichen Organismus gesundheitsschädlicher, da keine Filterung durch Nase und Schleimhäute mehr möglich ist. Die Industrie ist dadurch gefordert immer komplexere Systeme, wie Partikelfilter und SCR-Technologie (AdBlue), einzusetzen, um die EU-Vorschriften einhalten zu können. Dadurch sind Dieselmotoren im Verhältnis zu Ottomotoren teurer.

Zurzeit noch von geringer Bedeutung ist in Österreich das **Erdgas** (ERG). Das Problem bei ERG ist, dass der Tank Ladevolumen wegnimmt, sowie an nur wenigen Tankstellen angeboten wird. Die meisten benzinbetriebenen Fahrzeuge lassen sich für Erdgasbetrieb umrüsten. Im Vergleich zum Diesel- und Benzinfahrzeug ist das Erdgasfahrzeug viel umweltfreundlicher.

Fahrzeuge mit **Elektro- bzw. Hybridantrieben** sind derzeit noch am Beginn ihrer Entwicklung und Bedeutung, was sich aber zunehmend verbessert. Bei den Hybridantrieben besteht der Antrieb meist aus einem normalen Otto-Verbrennungsmotor, sowie einem zusätzlichen Elektroantrieb. Das Problem bei den reinen Elektrofahrzeugen ist, dass diese noch eine geringe Reichweite, sowie ein Problem mit dem Platzverbrauch der Batterien haben.

Für unser Beispiel haben wir Dieselvarianten gewählt, da diese verbreiteter sind, weniger Kraftstoff verbrauchen und bei höheren Kilometerleistungen des Kfz wirtschaftlicher sind.

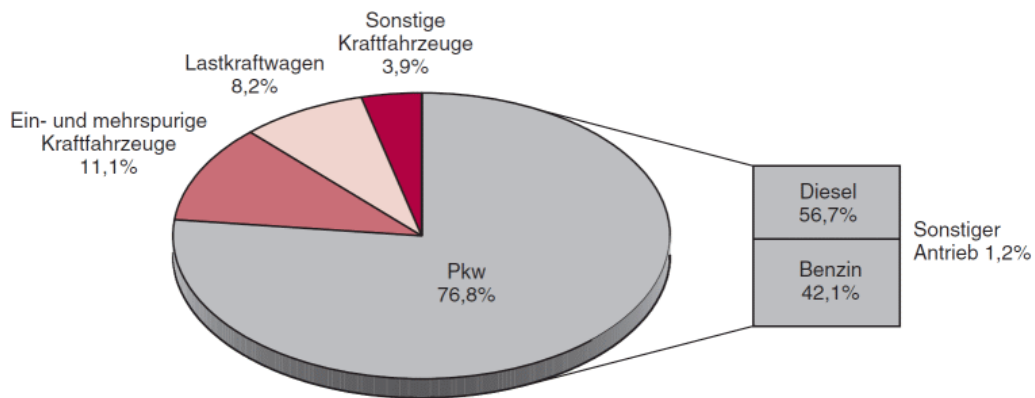


Abbildung 14: Statistik Kfz-Neuzulassungen 2013 nach Fahrzeugarten in Prozent¹⁰

3.2 Beispiel VW

In dieser Aufstellung wurden Fahrzeuge mit 5 Sitzplätzen und einer ähnlichen Laderaumfläche, sowie einem ähnlichen Radstand gewählt. Durch ein höheres Gewicht verändern sich Komfort und Handlingeigenschaften, sowie Verbrauchs- und Bremswerte. Einzelheiten ergeben sich aus div. Testberichten.

In der nachfolgenden Tabelle werden alle möglichen Dieselvarianten ohne Allradantrieb gegenübergestellt. Bezugnehmend auf die Beschleunigung und die Höchstgeschwindigkeit wurde dann aus jedem Modell eine vergleichbare Variante gewählt.

	Passat			Sharan			Caddy	
Leistung [PS]	105	140	177	115	140	177	102	140
Leistungsgewicht [kg/PS]	14,69	11,22	8,80	15,4	12,67	10,17	16,15	11,78
Beschleunigung 0-100 km/h [s] lt. MVEG	12,5	10,0	8,6	12,6	10,9	9,3	12,9	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	193	210	224	183	194	208	168	186
Leergewicht [kg]	1543	1571	1558	1771	1774	1800	1647	1649

Tabelle 1: Variantenvergleich Passat/ Sharan/ Caddy

¹⁰ (Statistik Austria, 2014)

Es wurden jene Varianten gewählt, welche ungefähr die gleichen Werte aufweisen. Man erkennt, dass bei Vergleich von Beschleunigung und Leistungsgewicht, die 105 PS Passat-, die 115 PS Sharan- und die 102 PS Caddy-Variante am besten vergleichbar sind.

In dieser Tabelle werden alle technischen und relevanten Daten dieser ausgewählten Diesel-Fahrzeuge aufgeführt.

	Passat	Sharan	Caddy
Hubraum [cm³]	1598	1968	1598
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250 / 1500-2500	280 / 1750-2750	250/ 1500-2500
Leistung [kW/PS]	77 / 105	85 / 115	75 / 102
Leistungsgewicht [kg/PS]	14,7	15,4	16,15
Beschleunigung 0-100 km/h [s] lt. MVEG	12,5	12,6	12,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	193	183	168
Emissionsklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 5
Kraftstoffverbrauch kombiniert [l/100 km] lt. MVEG	4,4	5,5	5,7
Kraftstoffverbrauch Stadtverkehr [l/100 km] lt. MVEG	5,3	6,8	6,6
Kohlendioxid-Emissionen kombiniert [g/km] lt. MVEG	116	143	149
Leergewicht [kg]	1543	1772	1660
Gepäckraumvolumen [l]	603 - 1731	300 – 2297	1342
Nutzlast [kg]	652	663	670
Sitzplätze	5	7	5
Radstand [mm]	2712	2919	3006
Antrieb	Vorne	Vorne	Vorne
Abmessungen LxBxH [mm]	4771x1820x1470	4854x1904x1720	4876x2000x1831

Tabelle 2: tech. Daten VW Passat/ Sharan/ Caddy

3.2.1 Anschaffungskosten

Bei den verschiedenen Modellen werden nun die Anschaffungskosten ermittelt. Zuerst wird der Listenpreis des Modells und die Ausstattung ausgewählt. Diese sollte, um den Vergleich fair zu erhalten, wenn möglich ident sein.

In der nachfolgenden Tabelle kann man die Preise inkl. Abgaben und Steuern entnehmen, welche als Grundlage für den weiteren Vergleich dienen.

Die Tabelle zeigt die Anschaffungskosten dieser Kfz für Unternehmer:

	Passat	Sharan	Caddy
Listennettopreis	25.960,32	31.199,38	18.893,33
- Rabatt / Nachlass (11% / 10% / 11%)	2.855,64	3.119,94	2.078,27
= Zwischensumme	23.104,68	28.079,44	16.815,06
+ NoVA (5% / 7% / 0%)	1.155,23	1.965,56	-
= Zwischensumme	24.259,92	30.045,01	-
+ 20% USt.	4.851,98	-	-
= Anschaffungswert	29.111,90	30.045,01	16.815,06
AfA [Jahre]	8	8	5 - 8
max. mögliche AfA pro Jahr	3.638,99	3.755,63	3.363,01

Tabelle 3: Anschaffungskosten VW

Da der Caddy auch mit 5 Jahren abgeschrieben werden kann, ist dieser sicherlich für bestimmte Einsatzzwecke interessanter. Beim Sharan und beim Caddy fallen für den Unternehmer keine USt. an.

3.2.2 laufende Kfz-Steuer

Die laufenden Kfz-Steuer werden wie im Kapitel 2.2.3.1 beschrieben berechnet. Für dieses Beispiel ergeben sich daraus folgende Werte:

$$Passat = (77 - 24) \cdot 6,60 = 349,80 \text{ €}$$

$$Sharan = (85 - 24) \cdot 6,60 = 402,60 \text{ €}$$

$$Caddy = (75 - 24) \cdot 6,60 = 336,60 \text{ €}$$

Die sich somit ergebenden drei Werte fließen in die Kostenaufstellung ein.

3.2.3 laufende Kosten

Die laufenden Kosten setzen sich aus den **Treibstoffkosten** sowie den **Betriebskosten** (Reifen, Service, Reparaturen) zusammen. Diese können je nach Fahrweise, Fahrbahn und Verwendungszweck bis zu ca. 30% variieren.

Die laufenden Kosten wurden durch langjährige Erfahrung und Auswertung von der Fa. Leaseplan zur Verfügung gestellt. Hierbei wurden die Treibstoffkosten extra aufgelistet, da diese den größten Teil der Betriebskosten ausmachen. Die restlichen Daten wurden gemäß der Kalkulation der Fa. Leaseplan für die jeweilige Kilometerleistung genommen.

Die durchschnittlich gefahrenen Kilometer dieser Fahrzeuge liegen bei ca. 31.000km/Jahr und bei einem durchschnittlichen Treibstoffverbrauch von ca. 6,69 l/100km.

Nach Auskunft der Testabteilungen mehrerer Autofachzeitschriften bestätigte sich einstimmig, dass der lt. Hersteller angegebene MVEG-Kraftstoffverbrauch im Stadtverkehr den Testverbräuchen annäherungsweise entspricht. Somit bestätigt sich auch der aus der Praxis von der Fa. Leaseplan angegebene Kraftstoffverbrauch.

3.2.4 Kostengegenüberstellung

Beim Passat werden Bruttowerte, bei den anderen beiden Nettowerte verwendet:

	Passat	Sharan	Caddy
AfA (8 / 8 / 5 Jahre)	3.638,99	3.755,63	3.363,01
Kfz-Steuer	349,80	402,60	336,6
Versicherung inkl. Kasko	2.330,64	2.983,92	2227,32
Treibstoffkosten	1.490,28	1.557,00	1.607,04
Betriebskosten	1.076,76	993,96	945,60
= Fixkosten	8.886,47	9.693,11	8.479,57
Differenz	-	806,64	- 406,90
Differenz in %	-	9,08	- 4,58

Tabelle 4: Fixkosten pro Jahr für 20.000km

	Passat	Sharan	Caddy
AfA (8 / 8 / 5 Jahre)	3.638,99	3.755,63	3.363,01
Kfz-Steuer	349,80	402,60	336,6
Versicherung inkl. Kasko	2.330,64	2.983,92	2227,32
Treibstoffkosten	2.979,72	3.113,04	3.213,00
Betriebskosten	2.020,44	1.900,32	1.697,04
= Fixkosten	11.319,59	12.155,51	10.836,97
Differenz	-	835,92	- 482,62
Differenz in %	-	7,38	- 4,26

Tabelle 5: Fixkosten pro Jahr für 40.000km

	Passat	Sharan	Caddy
AfA (8 / 8 / 5 Jahre)	3.638,99	3.755,63	3.363,01
Kfz-Steuer	349,80	402,60	336,6
Versicherung inkl. Kasko	2.330,64	2.983,92	2227,32
Treibstoffkosten	4.470,00	4.670,04	4.820,04
Betriebskosten	3.108,60	2.950,44	2.580,48
= Fixkosten	13.898,03	14.762,63	13.327,45
Differenz	-	864,60	- 570,58
Differenz in %	-	6,22	- 4,11

Tabelle 6: Fixkosten pro Jahr für 60.000km

Wie man nun aus der oben angeführten Tabelle entnehmen kann, entstehen dem Unternehmer, durch den Kauf von vorsteuerabzugsberechtigten Kfz sogar Mehrkosten, obwohl beim Sharan schon der Nettowert im Vergleich zum Bruttowert beim Passat genommen wurde. Entscheidend hierfür sind vor allem die erhöhten Treibstoff- und Verschleißteilekosten.

Der Caddy ist die günstigste Alternative, jedoch nicht für jeden Unternehmer geeignet oder passend, da dieser als zu „Kastenförmig“ empfunden wird und das Gefühl eines Transporters, im Gegensatz zu einem Pkw, vermittelt.

Würde der Gesetzgeber den Passat auch als VSt.-abzugsberechtigt einstufen, wären die Einsparungen für Unternehmer statt **ca. 8% schon etwa 29%** im Vergleich zum Sharan!

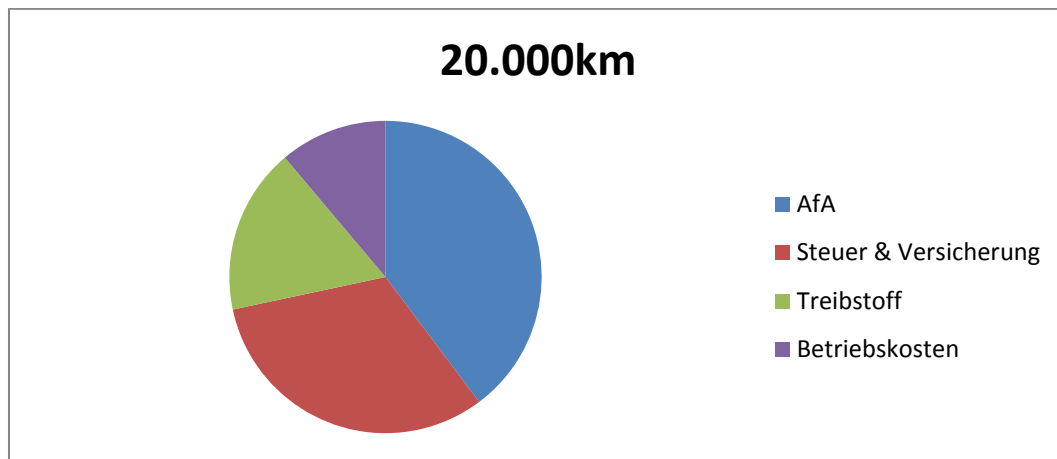


Abbildung 15: durchschnittliche Kostenübersicht alle drei Fahrzeuge bei 20.000km

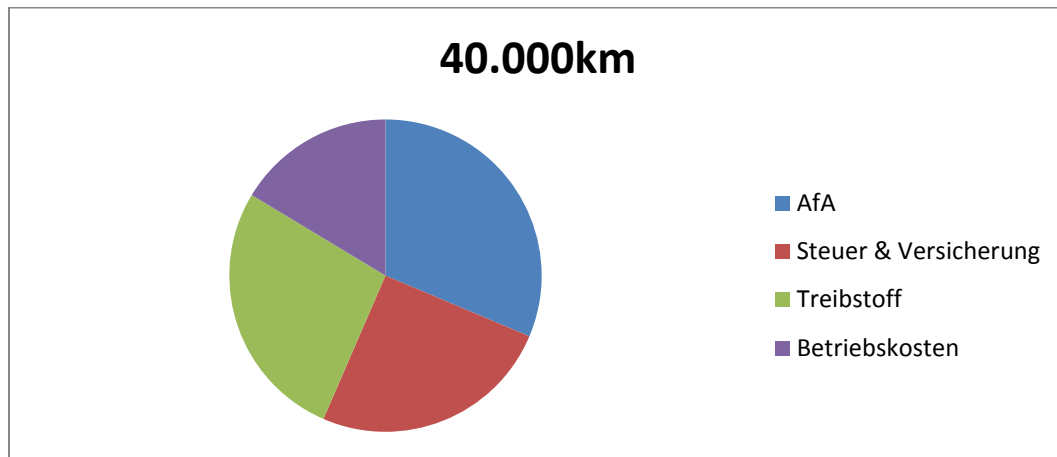


Tabelle 7: durchschnittliche Kostenübersicht alle drei Fahrzeuge bei 40.000km

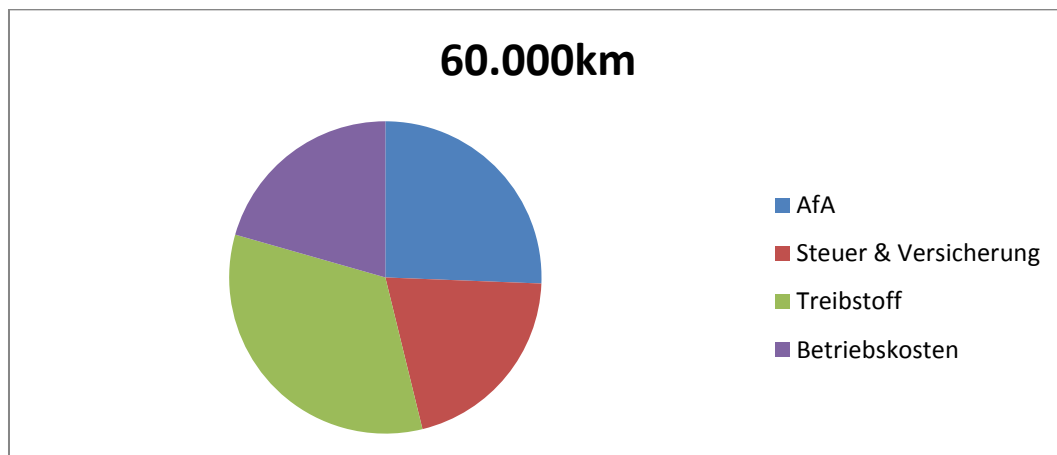


Tabelle 8: durchschnittliche Kostenübersicht alle drei Fahrzeuge bei 60.000km

Anhand der Diagramme erkennt man, dass mit zunehmender Kilometerleistung die Afa, Steuer und Versicherung prozentuell zu den Betriebskosten immer mehr abnimmt.

3.3 weitere Hersteller im Kurzvergleich

Für diesen Kurzvergleich wurden, entsprechend der Verkaufszahlen von Leaseplan, der Ford Mondeo Trend 1,6 TDCi mit 115 PS, der Ford Galaxy Trend 2,0 TDCi mit 140 PS sowie der Renault Kangoo Express Maxi Doppelkabine Energy dCi90 mit 90 PS als die jeweils bedeutendsten Fahrzeugtypen zu den oben angeführten VW-Modellen vorgeschlagen.

	Mondeo	Galaxy	Kangoo
Listennettopreis	23.865,08	26.567,09	16.350,00
- Rabatt / Nachlass (15,5% / 14% / 23%)	3.579,76	3.719,39	3.760,50
= Zwischensumme	20.285,32	22.847,70	12.589,50
+ NoVA (6% / 7% / 0%)	1.014,27	1.599,34	-
= Zwischensumme	21.299,59	24.447,04	-
+ 20% USt.	4.259,92	-	-
= Anschaffungswert	25.559,51	24.447,04	12.589,50
AfA [Jahre]	8	8	5
max. mögliche AfA pro Jahr	3.194,94	3.055,88	2.517,90

Tabelle 9: Anschaffungskosten weiterer Hersteller

	Mondeo	Galaxy	Kangoo
AfA (8 / 8 / 5 Jahre)	3.194,94	3.055,88	2.517,90
Kfz-Steuer	402,60	521,40	277,20
Versicherung inkl. Kasko	2.640,00	2.838,48	1.969,68
Treibstoffkosten	1.664,28	1.485,36	1.338,60
Betriebskosten	1.184,76	1.023,96	910,68
= Fixkosten	9.086,58	8.925,08	7.014,06
Differenz	-	- 161,50	- 2.072,52
Differenz in %	-	- 1,78	- 22,81

Tabelle 10: Fixkosten pro Jahr bei 20.000km



Abbildung 16: Ford Mondeo Trend (Quelle: Ford)



Abbildung 17: Ford Galaxy (Quelle: Ford)



Abbildung 18: Renault Kangoo Maxi Doka (Quelle: Renault)

3.4 Auswirkung für den Staat Österreich

3.4.1 Wettbewerbsnachteil der österreichischen Unternehmer z.B. gegenüber Deutschland

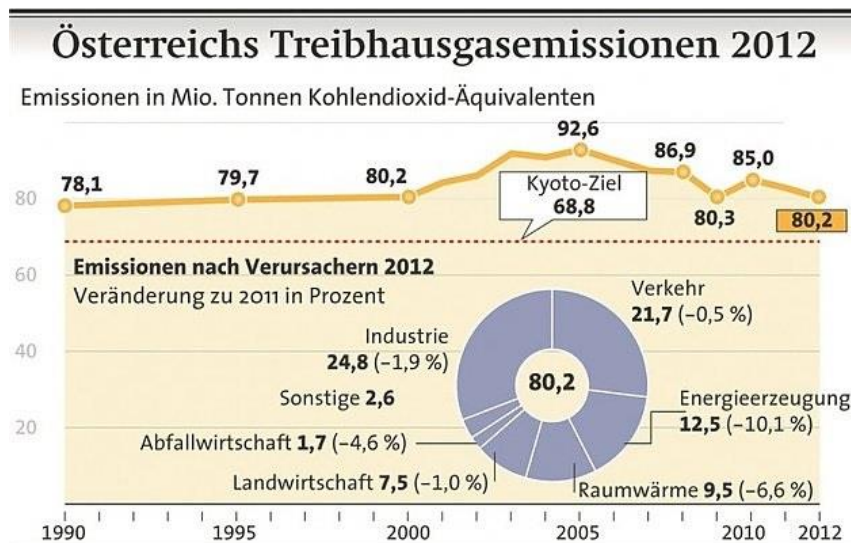
Wie in vielen EU-Ländern kann jedes Unternehmen, z.B. in Deutschland, einen Pkw unabhängig von Vorgaben, wie z.B. in Österreich, als Betriebsausgabe, wie jedes andere Betriebsmittel, absetzen - dabei auch die USt. (als VSt.) und zwar für Anschaffungswert als auch für die laufenden Kosten. Somit muss z.B. ein österreichischer Handelsvertreter in Grenznähe zu Deutschland bei seinem Pkw ohne VSt.-Abzug mit ca. 1/5 höheren Anschaffungs- und Betriebskosten kalkulieren. Bei den Anschaffungskosten kommt sogar ggf. zusätzlich noch die NoVA dazu. Diese höheren Kosten schlagen sich in der Kalkulation für den Kunden nieder, wodurch ein klarer Wettbewerbsnachteil zu deutschen Unternehmen entsteht.

In der Annahme, dass der VSt.-abzugsberechtigte VAN Kostenvorteile bringt, schaffen sich wesentlich mehr österreichische Unternehmen, im Gegensatz zu ihren deutschen Mitbewerbern, eben einen VSt.-abzugsberechtigten Pkw an, der im Endeffekt meist teurer ist, mehr verbraucht und die Umwelt stärker belastet.

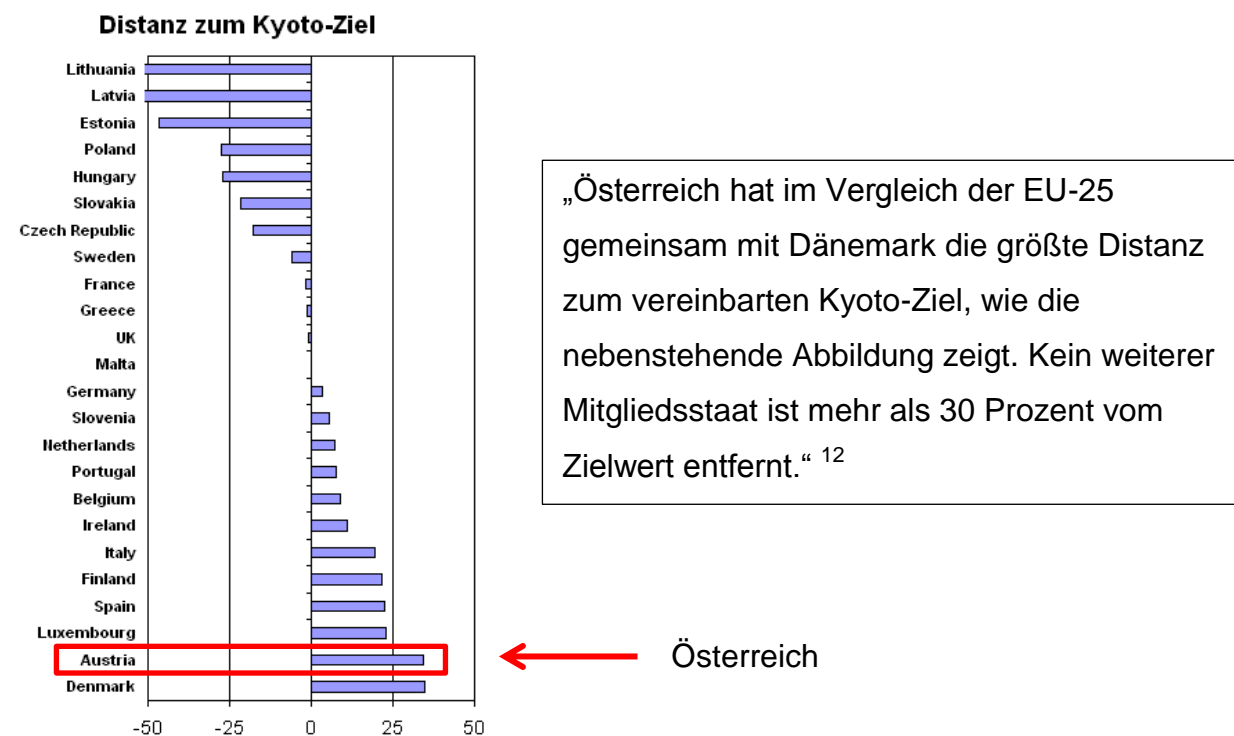
3.4.2 Ökologische Situation

Durch den Kauf von größeren und schwereren Kfz wird mehr CO₂ sowie Feinstaub produziert, was vor allem in den zunehmend ausweitenden Feinstaubzonen zu einer Verschärfung der Problematik führt.

Die im Jänner 2014 in den Medien beschriebenen knapp 0,5 Mrd. Euro für den Nachkauf von Umwelt-Zertifikaten aufgrund der Nichterfüllung der vereinbarten Kyoto-Ziele, würden sich dadurch erübrigen bzw. verringern. Diesen Betrag müsste die österreichische Bundesregierung, bei einer seit Jahren in Aussicht gestellten Änderung der VSt.-abzugsberechtigung für Unternehmerfahrzeuge, mit dem damit verbunden USt. Ausfall gegenrechnen.

Abbildung 19: Treibhausgasemissionen bis 2012 ¹¹

Österreich ist lt. div. Berichten in Tageszeitungen und Fachzeitschriften eines der am schlechtesten abscheidenden Länder der EU, was das Einhalten der Kyoto-Klimaziele angeht. Wie 1990 beschlossen sollte Österreich seinen CO₂-Ausstoß, beginnend mit 2008, bis 2020 um 13% senken. Statt der geforderten 344 Mio. Tonnen wurden aber in der ersten Phase von 2008 bis 2012 415 Mio. Tonnen ausgestoßen.

Abbildung 20: Prozentanteil der zu reduzierenden Emissionen der EU-25 ¹²

¹¹ (Petra Tempfer, 2014)

Um dem entgegenzuwirken muss Österreich ca. 70 Mio. Tonnen an CO₂ durch teure Emissionszertifikate nachkaufen, welche allein die Lücke aber schwer schließen werden. Diese sollen lt. Umweltbundesamt ca. 500 Mio. Euro gekostet haben, wobei kein anderes EU-Land soviel zukaufen muss.

Insgesamt werden bei Nichteinhaltung der Vorgaben noch weitere Kosten zwischen 400 Mio. und weit über einer Milliarde Euro erwartet.

Per 31.12.2013 liegen lt. Statistik Austria der durchschnittlicher Verbrauch bei 5,3 l/100 km und die durchschnittlichen CO₂-Emissionen bei 132 g/km aller Pkw in Österreich.

	Pkw	Lkw unter 3,5t	Sonstige	Kfz-Insgesamt
Gesamtbestand [Stk.]	4.641.308	355.214	1.388.269	6.384.791
Gesamtbestand [%]	72,7	5,6	21,7	100

Tabelle 11: Gesamtbestand Kfz in Österreich per 31.12.2013¹³

	Pkw	MiniVan	Lkw unter 3,5t	Kfz-Insgesamt
Firmenbestand [Stk.]	493.626	147.447	257.904	898.977
Firmenbestand [%]	54,91	16,40	28,69	100,00

Tabelle 12: Firmenbestand Kfz in Österreich per 31.12.2012¹⁴

	Pkw	Lkw unter 3,5t	Sonstige	Kfz-Insgesamt
Gesamtbestand [Stk.]	43.431.124	2.045.436	6.914.452	52.391.012
Gesamtbestand [%]	82,90	3,90	13,20	100

Tabelle 13: Gesamtbestand Kfz in Deutschland per 31.12.2013¹⁵

	Pkw	MiniVan	Lkw unter 3,5t	Kfz-Insgesamt
Firmenbestand [Stk.]	3.323.915	127.710	1.697.748	5.149.373
Firmenbestand [%]	64,55	2,48	32,97	100

Tabelle 14: Firmenbestand Kfz in Deutschland per 31.12.2012¹⁶

¹² (Innovation & Klima, 2014)

¹³ (Statistik Austria, 2014)

¹⁴ (Statistik Austria, 2014)

¹⁵ (Kraftfahr-Bundesamt, 2014)

¹⁶ (Kraftfahr-Bundesamt, 2014)

In Deutschland sind lt. Fa. Leaseplan nur etwa 3,7% aller Firmenfahrzeuge s.g. MiniVan, hingegen schon etwa 23,00% in Österreich. Immerhin mehr als das 6-fache ggü. Deutschland. Wenn man nun den Mehrverbrauch dieser MiniVan mit einem normalen Pkw vergleicht, stellt sich folgendes, unter der Annahme, dass der VAN-Anteil ca. auf alle Kfz umzurechnen ist, heraus:

Schätzung der Mehrbelastung durch den Kauf von VSt.-abzugsberechtigten VAN's:

ca. 1 Mio. MiniVan x ca. **1,5l/100km Mehrverbrauch** ergibt
ca. 1,5 Mio. Liter/100km Mehrverbrauch

ca. 1 Mio. MiniVan x ca. **50g/km Mehremission** ergibt
ca. 50t/km CO₂ Mehremission

bei ca. 30.000km/Jahr Fahrleistung ergibt sich ein Mehrverbrauch von ca. **450 Mio. Liter**
und Mehremissionen von ca. **1,5 Mio. Tonnen CO₂**

Wenn man davon ausgeht, dass in Österreich ca. 300.000 Pkw pro Jahr neu zugelassen werden und davon ca. 60% Firmenwagen sind, kommt man zu dem Ergebnis, dass von den ca. 180.000 Firmenwagen bei ca. 63.000 (Transporter und VAN) schon die VSt.-Abzugsfähigkeit gegeben ist. Somit verbleiben ca. 120.000 Firmenwagen ohne VSt.-Abzug.

Wenn der Staat, wie schon seit Jahren in Aussicht gestellt, alle Firmenwagen Vst-Abzugsfähig machen würde, fehlen ca. 0,5 bis 1 Mrd. Euro pro Jahr an USt. Dadurch würde sich jedoch Ertragsfähigkeit der österreichischen Unternehmen sowie die Wettbewerbsfähigkeit ggü. ausländischen Mitbewerbern verbessern.

Da die Regierungen auf diese USt.-Mehreinnahmen vermutlich weiterhin nicht verzichten werden, steht der ökologische Aspekt sicherlich verstärkt zur Diskussion.

Hierzu entsteht nun eine interessante Frage. Kommt dem Staat, durch die verbesserte CO₂-Bilanz, welche durch die verbrauchsärmeren Kfz entstehen würde, eine solche Umstellung langfristig betrachtet nicht doch günstiger?

Weitere Ausführungen würden den Rahmen dieser Arbeit sprengen. Die österreichische Regierung sollte eine eigene Arbeit bzw. Studie in Auftrag geben, inwieweit österreichische Unternehmer entlastet und wettbewerbsfähiger ggü. ausländischen Mitbewerbern wären und sich die ökologische Situation für alle Österreicher verbessern würde. Diese brächte sicherlich überraschende Erkenntnisse.

4 Zusammenfassung

In Österreich darf ein Unternehmer Leistungen/Waren, welche dem betrieblichen Zweck dienen, mit Abzug der Vorsteuer geltend machen. Nicht so bei Pkw. Hier gibt es lediglich wenige Ausnahmen, welche durch eine Verordnung vom Staat festgelegt sind und bei welchen Unternehmer die Vorsteuer geltend machen dürfen - für Anschaffungs- sowie alle anfallenden Betriebskosten. Bei allen anderen Pkw gibt es keinen VSt.-Abzug.

Vorsteuerabzugsberechtigte Pkw nennt man Kleinbusse oder VANs bzw. Fiskal-Lkw, welche durch div. Umbauten und Vorgaben durch die Verordnung definiert und danach freigegeben werden.

Neben der Umsatzsteuer gibt es in Österreich noch die Normverbrauchsabgabe, die bei Neuwagen bzw. Gebraucht- Importwagen bei der erstmaligen Zulassung in Österreich zu entrichten ist. Diese NoVA entfällt bei speziell umgebauten Fiskal-LKW, Lkw und Bussen.

Der Kauf vomn„normalen PKW“ ohne Vorsteuerabzugsmöglichkeit kann für Unternehmen wirtschaftlicher sein - der geringere Verbrauch und somit weniger Treibstoffkosten, sowie geringere Betriebskosten zeichnen hierfür verantwortlich.

Dem österreichischen Staat würde die generelle Einführung der Vorsteuerabzugsberechtigung für alle betrieblich genutzten Kfz , ca. 0,5 bis 1 Mrd. p.a. Steuereinnahmen kosten. Positiv würde sich dieser Schritt jedoch auf die Ertrags- und Wettbewerbsfähigkeit österr. Unternehmungen ggü. ausländischen Mitbewerbern sowie auf die Ökobilanz auswirken.

In den Medien wird immer wieder kritisiert, dass nicht nur in Österreich sondern im gesamten EU-Raum, die Zielerfüllung des Kyoto-Protokolls schwer einzuhalten ist. Statt der vorgeschriebenen Reduzierung der Treibhausgase steigen aber beinahe jedes Jahr die Emissionswerte – Österreich ist dabei gemeinsam mit Dänemark eindeutiges Schlusslicht in der EU!

Literatur- und Quellenverzeichnis

BMF.gv.at. (17. Jänner 2012). Von

https://www.bmf.gv.at/Steuern/Fachinformation/Umsatzsteuer/Listedervorsteuerab_5549/_start.htm abgerufen

BMF.gv.at. (2014). Abgerufen am 06. Jänner 2014 von

<https://www.bmf.gv.at/steuern/fahrzeuge/motorbezogene-versicherungssteuer.html>

BMF.gv.at. (2014). Abgerufen am 06. Jänner 2014 von

<https://www.bmf.gv.at/steuern/fahrzeuge/kraftfahrzeugsteuer.html>

Bundesministerium für Finanzen. (1996). BGBl. Nr. 273/1996. 273. *Verordnung des Bundesministers für Finanzen über die steuerliche Einstufung von*. Wien.

Bundesministerium für Finanzen. (2002). BGBl. Nr. II 193/2002. 193. *Verordnung des Bundesministers für Finanzen über die steuerliche Einstufung von*. Wien.

Die Geldmarie - Das unabhängige Finanzportal. (20. November 2012). Abgerufen am 16. Jänner 2013 von <http://www.geldmarie.at/steuern/umsatzsteuer.html>

Eggner, R. (24. Jänner 2014). Leaseplan Österreich Fuhrparkmanagement GmbH. Wien. *Fachkunde Kraftfahrzeugtechnik*. (2009). Europa Lehrmittel.

Falchetto, E. (Jänner 2014). Porsche Spyder 918 - Das ist der Gipfel! *Alles Auto Exklusiv*(1-2), 58-61.

Firma tankt - Dienstautos so beliebt wie nie. (Dezember 2013). *Alles Auto*, 6.

Handelsblatt. (08. Juli 2013). (P. Trechow, Produzent) Abgerufen am 06. Jänner 2014 von <http://www.handelsblatt.com/auto/nachrichten/kraftstoff-verbrauch-neuer-fahrzyklus-bringt-deutsche-hersteller-in-die-bredouille/8453072.html>

Huppertz, H. (17. Jänner 2014). *KFZ-tech.de*. Von <http://www.kfz-tech.de/Formelsammlung/Luftwiderstand.htm> abgerufen

Innovation & Klima. (2014). Abgerufen am 20. Jänner 2014 von http://www.innovation-klima.at/topics_neu/eu_vergleich.htm

Juth, G. (2013). *Das 1x1 der Lohnverrechnung (Der Praxisgerechte Einstieg)* (Bd. 1). St. Georgen: Grundner Fachbuch Verlag.

Kraftfahr-Bundesamt, K. . (2014). Kfz-Statistik.

Maierbrugger, A. (25. Mai 2004). *Wirtschaftsblatt*. Abgerufen am 19. Jänner 2013 von <http://wirtschaftsblatt.at/archiv/wirtschaft/860366/index>

- Motor Informations Dienst.* (kein Datum). Abgerufen am 06. Jänner 2014 von
<http://www.motor-informations-dienst.de/>
- ÖAMTC - Neuerungen für Autofahrer 2014.* (06. 12 2013). Abgerufen am 29. 12 2013 von
<http://www.oeamtc.at/?id=2500%2C1585772%2C%2C>
- ÖAMTC - NoVA.* (10. Jänner 2013). Abgerufen am 16. Jänner 2013 von
<http://www.oeamtc.at/?id=2500%2C1098231%2C%2C#knot:1358367550763>
- ÖAMTC - Vorsteuerabzugsberechtigte Kfz.* (kein Datum). Abgerufen am 17. Jänner 2012
von <http://www.oeamtc.at/?id=2500%2C1095099%2C%2C>
- Petra Tempfer. (2014). Das Erschummeln der Kyoto-Ziele soll ein Ende haben. *Wiener Zeitung*.
- Ritz, C., & Grabner, R. (2012). *KODEX - Steuergesetze* (51. Ausg.). (W. Doralt, Hrsg.)
Wien: Linde Verlag.
- Statistik Austria. (15. Jänner 2014). Kfz-Statistik.
- Volkswagen Österreich.* (Jänner 2014). Abgerufen am 27. Jänner 2013 von
www.volkswagen.at
- Wikipedia - Abgasnormen.* (13. 12 2013). Abgerufen am 29. 12 2013 von
<http://de.wikipedia.org/wiki/Abgasnorm>
- Wikipedia - Fahrzyklus.* (22. Dezember 2013). Abgerufen am 29. Dezember 2013 von
<http://de.wikipedia.org/wiki/Fahrzyklus>
- Wikipedia - Kraftfahrzeuge.* (02. Jänner 2013). Abgerufen am 16. Jänner 2013 von
<http://de.wikipedia.org/wiki/Kraftfahrzeug>
- Wikipedia - NoVA.* (09. Juli 2012). Abgerufen am 16. Jänner 2013 von
<http://de.wikipedia.org/wiki/Normverbrauchsabgabe>
- WKO. (April 2013). Normverbauchsabgabe (NoVA).pdf. Wien.

Erklärung

Ich erkläre, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und nur unter Verwendung der angegebenen Literatur und Hilfsmittel angefertigt habe.

Wies, 27.01.2014

Hanns-Georg Hochkofler

Anhang

BGBI. Nr. 273/1996

273. Verordnung des Bundesministers für Finanzen über die steuerliche Einstufung von Fahrzeugen als Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen

Zu § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994, BGBl. Nr. 663/1994, in der Fassung BGBl. Nr. 201/1996 und zu § 8 Abs. 6 Z 1 und § 10 Abs. 4 EStG 1988, BGBl. Nr. 400/1988, in der Fassung BGBl. Nr. 201/1996 wird verordnet:

§ 1. Lastkraftwagen und Klein-Autobusse fallen nicht unter die Begriffe Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen.

§ 2. Fahrzeuge, die das typische äußere Erscheinungsbild eines Personenkraftwagens oder Kombinationskraftwagens aufweisen, sind steuerrechtlich auch dann nicht als Lastkraftwagen einzustufen, wenn sie zur Güterbeförderung eingerichtet sind, kraftfahrrechtlich und zolltarifarisch als Lastkraftwagen gelten und eine seitliche Verblechung des Laderaumes aufweisen. Diese Fahrzeuge sind Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen.

§ 3. Geländewagen und Stationswagen sind Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen, ausgenommen es liegen die Voraussetzungen für einen Kastenwagen (§ 5) oder Pritschenwagen (§ 7) vor.

§ 4. Kastenwagen, Pritschenwagen und Leichenwagen sind als Lastkraftwagen einzustufen.

§ 5. Als Kastenwagen können Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit niedriger Nutzlast und häufig mit Fahrgestellen, die auch für Personenkraftwagen oder Klein-Autobusse verwendet werden, unter folgenden Voraussetzungen angesehen werden:

1. Die Fahrzeuge sind bereits werkseitig als Fahrzeuge zur Güterbeförderung wie nachstehend ausgeführt konstruiert.
2. Die Fahrzeuge weisen hinter dem Führerhaus einen kastenförmigen Laderaum auf.
3. Dieser Laderaum ist entweder vom Führerhaus abgesetzt oder er weist eine Länge von mindestens 1 500 mm auf, wobei dieses Ausmaß sowohl im unteren als auch im oberen Bereich des Laderaumes erreicht werden muß.
4. Der Laderaum weist keine seitlichen Laderaumfenster und auch keine Auslassungen für solche Fenster auf. Es ist ein ebener, durchgehender Laderaumboden vorhanden.
5. Das Fahrzeug ist mit keinen der Personenbeförderung dienenden Einrichtungen oder Vorrichtungen (wie zB Halterungen für Sitze und Sicherheitsgurten) im Bereich des Laderaumes ausgestattet.
6. Das Führerhaus ist mit nur einer Sitzreihe für Fahrer und Beifahrer ausgestattet.
7. Falls kein geschlossenes Führerhaus vorliegt, muß das Führerhaus mit einer Trennwand aus festem Material, die im oberen Bereich auch ein Sichtfenster oder ein Trenngitter enthalten kann, fix abgeschlossen sein. Die Trennwand muß mit der Bodenplatte und mit der Karosserie fix verbunden (insbesondere verschweißt und/oder vernietet) sein.
8. Die Fahrzeuge sind kraftfahrrechtlich und zolltarifarisch Lastkraftwagen.

§ 6. Abweichend von § 5 Z 3 und 6 gilt für Kastenwagen, die die Karosserieform eines Klein-Autobusses im Sinne des § 10 aufweisen, folgendes:

Bei diesen Fahrzeugen kann das Führerhaus mit zwei Sitzreihen ausgestattet sein. In diesem Fall muß die Länge des Laderaumes mindestens 1 000 mm betragen, wobei dieses Ausmaß sowohl im unteren als auch im oberen Bereich des Laderaumes erreicht werden muß.

§ 7. Pritschenwagen (Pick-up-Fahrzeuge) sind Fahrzeuge, die bereits werkseitig so konstruiert sind, daß sie ein geschlossenes Führerhaus (mit einer Sitzreihe oder mit zwei Sitzreihen) und eine hinter dem Führerhaus befindliche große und grundsätzlich offene Ladefläche aufweisen. Die Ladefläche kann auch mit einem Hardtop, einer Plane oder einer ähnlichen zum Schutz der Transportgüter bestimmten Zusatzausstattung versehen werden. Die Fahrzeuge sind kraftfahrrechtlich und zolltarifarisch Lastkraftwagen.

§ 8. Leichenwagen sind Fahrzeuge, die so konstruiert sind, daß sie sich sowohl von der Bauweise (geschlossenes Führerhaus, durchgehende seitliche Verglasung des Laderaumes) als auch von der Ausstattung (spezielle Vorrichtungen für den Sargtransport) her wesentlich von den üblichen Typen von Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen unterscheiden.

§ 9. (1) Unter werkseitige Konstruktion ist die serienmäßige Herstellung durch den Erzeuger im Erzeugerwerk zu verstehen.

(2) Abweichend von Abs. 1 kann die Herstellung der Trennwand nach § 5 Z 7 auch nach der Auslieferung aus dem Erzeugerwerk erfolgen. Die Herstellung muß jedoch vom Erzeuger oder in dessen Auftrag oder von dem gemäß § 29 Abs. 2 Kraftfahrzeuggesetz 1967 Bevollmächtigten oder in dessen Auftrag durchgeführt werden.

§ 10. Klein-Autobusse, auch wenn sie kraftfahrrechtlich und zolltarifarisch als Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen eingestuft sind, sind steuerrechtlich keine Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen, wenn sie eine einem Autobus entsprechende Form aufweisen und weiters eine der folgenden Voraussetzungen erfüllen:

1. Das Fahrzeug ist kraftfahrrechtlich für die Beförderung von mindestens neun Personen (einschließlich des Fahrzeuglenkers) zugelassen und enthält zusätzlich einen Gepäckraum im Fahrzeuginneren. Die erste Sitzreihe ist bereits werkseitig mit drei fixen Sitzplätzen ausgestattet.

2. Das Fahrzeug ist kraftfahrrechtlich für die Beförderung von mindestens sieben Personen (einschließlich des Fahrzeuglenkers) zugelassen und weist bereits werkseitig hinter der dritten Sitzreihe in hinterster Position einen Laderaum mit einer Länge von mindestens 500 mm auf. Diese Länge muß im Durchschnitt vom Laderaumboden bis zur Höhe von 500 mm über dem Laderaumboden erreicht werden.

§ 11. Fahrzeuge, die Sport- oder Luxuscharakter aufweisen, sind von der Einstufung als Kastenwagen, Pritschenwagen und Klein-Autobus im Sinne dieser Verordnung ausgenommen.

§ 12. (1) Die Verordnung ist in Bezug auf die Umsatzsteuer auf Lieferungen und sonstige Leistungen an den Unternehmer anzuwenden, die nach dem 14. Februar 1996 ausgeführt werden.

(2) Für Kraftfahrzeuge, die bis 14. Februar 1996 an den Unternehmer geliefert wurden oder bei denen der Beginn der Vermietung an den Unternehmer bis 14. Februar 1996 erfolgte und bei denen die Anschaffung oder Miete als für das Unternehmen ausgeführt gegolten hat, gelten abweichend von Abs. 1 die bis 31. März 1996 erbrachten Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Fahrzeuges noch als für das Unternehmen ausgeführt.

(3) Für Kraftfahrzeuge, bei denen der Beginn der Vermietung an den Unternehmer bis 14. Februar 1996 erfolgte und bei denen die Miete als für das Unternehmen ausgeführt gegolten hat, gelten abweichend von Abs. 1 die bis 31. Dezember 1996 erbrachten Leistungen im Zusammenhang mit der Miete des Fahrzeuges noch als für das Unternehmen ausgeführt.

(4) Für neue Kleinlastkraftwagen im Sinne des § 3 der Verordnung BGBl. Nr. 134/1993, die sich am 14. Februar 1996 im Inland im Umlaufvermögen eines Handelsbetriebes befunden haben, gilt abweichend von Abs. 1 die Anschaffung noch als für das Unternehmen ausgeführt, sofern die Lieferung des Fahrzeuges an den Unternehmer bis 31. Dezember 1996 erfolgt. Dies gilt nicht für Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Miete derartiger Fahrzeuge.

(5) Für Kraftfahrzeuge, deren Anschaffung bis 14. Februar 1996 bzw. im Falle des Abs. 4 bis 31. Dezember 1996 als für das Unternehmen ausgeführt gegolten hat und die auf Grund dieser Verordnung als Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen anzusehen sind, löst die Änderung der Rechtslage keinen Eigenverbrauch gemäß § 1 Abs. 1 Z 2 lit. a UStG 1994 und keine Berichtigung des Vorsteuerabzuges gemäß § 12 Abs. 3, 10 und 11 UStG 1994 aus.

Werden solche Fahrzeuge vorübergehend oder dauernd für Zwecke außerhalb des Unternehmens verwendet, liegt ein steuerbarer Eigenverbrauch vor. Die Veräußerung eines solchen Fahrzeuges ist eine steuerbare Lieferung.

(6) In Bezug auf die Einkommensteuer ist die Verordnung ab dem Veranlagungsjahr 1996 anzuwenden.

BGBI. II Nr.193/2002**193. Verordnung des Bundesministers für Finanzen über die steuerliche Einstufung von Fahrzeugen als Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse**

Zu § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994, BGBl. Nr. 663/1994, in der Fassung BGBl. I Nr. 56/2002 und zu § 8 Abs. 6 Z 1 und § 20 Abs. 1 Z 2 lit. b EStG 1988, BGBl. Nr. 400/1988, in der Fassung BGBl. I Nr. 68/2002 wird verordnet:

§ 1. Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse fallen nicht unter die Begriffe „Personenkraftwagen“ und „Kombinationskraftwagen“.

§ 2. Als Kleinlastkraftwagen können nur solche Fahrzeuge angesehen werden, die sich sowohl nach dem äußeren Erscheinungsbild als auch von der Ausstattung her erheblich von einem der Personenbeförderung dienenden Fahrzeug unterscheiden. Das Fahrzeug muss so gebaut sein, dass ein Umbau in einen Personen- oder Kombinationskraftwagen mit äußerst großem technischen und finanziellen Aufwand verbunden und somit wirtschaftlich sinnlos wäre.

§ 3. (1) Fahrzeuge, die vom Aufbau der Karosserie her auch als Personen- oder Kombinationskraftwagen gefertigt werden, können nur bei Vorliegen folgender Mindestanforderungen als Kleinlastkraftwagen eingestuft werden:

1. Das Fahrzeug muss eine Heckklappe oder Hecktüre(n) aufweisen.

2. Das Fahrzeug darf mit nur einer Sitzreihe für Fahrer und Beifahrer ausgestattet sein.

3. Hinter der Sitzreihe muss ein Trenngitter oder eine Trennwand oder eine Kombination beider Vorrichtungen angebracht sein. Das Trenngitter (die Trennwand) muss mit der Bodenplatte (Originalbodenplatte oder Bodenplattenverlängerung, siehe Punkt 6) und mit der Karosserie fest und nicht leicht trennbar verbunden werden. Diese Verbindung wird insbesondere durch Verschweißen oder Vernieten oder einer Kombination beider Maßnahmen herzustellen sein.

4. Der Laderaum muss seitlich verblecht sein; er darf somit keine seitlichen Fenster aufweisen. Die Verblechung muss mit der Karosserie so fest verbunden sein, dass deren Entfernung nur unter Beschädigung der Karosserie möglich wäre. Diese Verbindung wird insbesondere durch Verschweißen oder Verkleben mit einem Kleber, dessen Wirkung einer Verschweißung gleichkommt (zB Kleber auf Polyurethanbasis), herzustellen sein. Die Verblechung muss in Wagenfarbe lackiert sein. Ein bloßes Einsetzen von Blechtafeln in die für die Fenster vorgesehenen Führungen unter Belassung der Fensterdichtungen ist nicht ausreichend.

5. Halterungen für hintere Sitze und Sitzgurte müssen entfernt und entsprechende Ausnehmungen unbenutzbar (zB durch Verschweißen oder Ausbohren der Gewinde) gemacht worden sein.

6. Der Laderaumboden muss aus einer durchgehenden, ebenen Stahlverblechung bestehen. Es muss daher eine allfällige Fußmulde durch eine selbsttragende, mit der Originalbodenplatte fest verbundenen und bis zum Trenngitter (Trennwand) vorgezogenen Stahlblechplatte überdeckt werden. Die Verbindung mit der Originalbodenplatte muss so erfolgen, dass eine Trennung nur unter Beschädigung der Originalbodenplatte möglich wäre. Zur Herstellung dieser Verbindung eignet sich insbesondere ein Verschweißen. Sind größere Auflageflächen vorhanden, ist auch ein durchgehendes Verkleben der Auflageflächen mit einem Kleber, dessen Wirkung einer Verschweißung gleichkommt (zB Kleber auf Polyurethanbasis), in Verbindung mit einem Vernieten (Durchnieten durch die Originalbodenplatte) möglich. Die Fußmulde muss auch durch seitliche Verblechungen abgeschlossen werden.

7. Seitliche Laderaumtüren darf das Fahrzeug nur dann aufweisen, wenn es eine untere Laderaumlänge von grundsätzlich mindestens 1 500 mm aufweist. Diese Mindestladeraumlänge darf durch eine schräge Heckklappe nicht sehr erheblich eingeschränkt werden. Bei den seitlichen Laderaumtüren muss die Fensterhebemechanik unbenutzbar gemacht worden sein.

8. Das Fahrzeug muss kraftfahrrechtlich und zolltarifarisch als Lastkraftwagen (Kraftfahrzeug für die Warenbeförderung) einzustufen sein.

9. Für Geländefahrzeuge, die keine Fußmulde aufweisen, gilt ergänzend Folgendes: Die Trennvorrichtung hinter der Sitzreihe (vergleiche Punkt 1) muss im unteren Bereich in einer Trennwand bestehen, die sich nach hinten waagrecht etwa 20 cm fortsetzen muss. Diese Trennwandfortsetzung muss mit der Originalbodenplatte so fest verbunden werden, dass eine Trennung nur unter Beschädigung der Originalbodenplatte möglich wäre. Bezüglich geeigneter Maßnahmen zur Herstellung dieser Verbindung siehe Punkt 6.

(2) Der Kleinlastkraftwagen muss die angeführten Merkmale bereits werkseitig aufweisen. „Werkseitig“ bedeutet, dass allenfalls für die Einstufung als Kleinlastkraftwagen noch erforderliche Umbaumaßnahmen bereits vom Erzeuger oder in dessen Auftrag oder von dem gemäß § 29 Abs. 2 Kraftfahrzeuggesetz 1967 Bevollmächtigten oder in dessen Auftrag durchgeführt werden müssen.

§ 4. Nicht als Personen- oder Kombinationskraftwagen sind unter den im § 2 angeführten allgemeinen Voraussetzungen weiters folgende Fahrzeuge anzusehen (Kleinlastkraftwagen im weiteren Sinn):

– Kastenwagen; das sind Fahrzeuge, die bereits werkseitig (§ 3 Abs. 2) so konstruiert sind, dass sie einen vom Führerhaus abgesetzten kastenförmigen Laderaum aufweisen. Die Fahrzeuge sind mit hinteren Flügeltüren ausgestattet und dürfen außer einem kleinen rechtsseitigen Sichtfenster (Höchstausmaß 38 cm × 38 cm), das mit einem

Innenschutzgitter versehen sein muss, keine seitlichen Laderaumfenster aufweisen. Diese Fahrzeuge müssen kraftfahrrechtlich und zolltarifarisch als Lastkraftwagen (Kraftfahrzeuge für die Warenbeförderung) einzustufen sein.

- Pritschenwagen (Pick-Up-Fahrzeuge); das sind Fahrzeuge, die bereits werkseitig (§ 3 Abs. 2) so konstruiert sind, dass sie ein geschlossenes Führerhaus (mit einer Sitzreihe oder mit zwei Sitzreihen) und eine sich daran anschließende, grundsätzlich offene Ladefläche aufweisen. Die Ladefläche kann auch mit einem Hardtop, einer Plane oder einer ähnlichen zum Schutz der Transportgüter bestimmten Zusatzausstattung versehen werden. Die Fahrzeuge müssen kraftfahrrechtlich und zolltarifarisch als Lastkraftwagen (Kraftfahrzeuge für die Warenbeförderung) einzustufen sein.
- Leichenwagen; das sind Fahrzeuge, die sich sowohl von der Bauweise (geschlossenes Führerhaus, durchgehende seitliche Verglasung des Laderaumes) als auch von der Ausstattung (spezielle Vorrichtungen für den Sargtransport) her wesentlich von den üblichen Typen von Personen und Kombinationskraftwagen unterscheiden.

§ 5. Unter einem Kleinbus ist ein Fahrzeug zu verstehen, das ein kastenwagenförmiges Äußeres sowie Beförderungsmöglichkeiten für mehr als sechs Personen (einschließlich des Fahrzeuglenkers) aufweist. Bei der Beurteilung der Personenbeförderungskapazität ist nicht auf die tatsächlich vorhandene Anzahl der Sitzplätze, sondern auf die auf Grund der Bauart und Größe des Fahrzeuges maximal zulässige Personenbeförderungsmöglichkeit abzustellen. Es ist auch unmaßgebend, ob ein nach diesen Kriterien als Kleinbus anerkanntes Fahrzeug Zwecken des Personentransportes oder des Lastentransportes dient oder kombiniert eingesetzt wird.

§ 6. (1) Die Verordnung ist in Bezug auf die Umsatzsteuer in allen nicht rechtskräftigen Fällen anzuwenden.

(2) Die Verordnung ist in Bezug auf die Einkommensteuer auf Fahrzeuge anzuwenden, die ab 8. Jänner 2002 angeschafft (hergestellt) werden bzw. bei denen der Beginn der entgeltlichen Überlassung ab 8. Jänner 2002 erfolgt.

(3) Entsprechend dem In-Kraft-Treten dieser Verordnung tritt die Verordnung BGBl. Nr. 273/1996 außer Kraft.